# TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Sierpień 1938 Nr. 8 Rok 3 (XIV)




Nałęcz

## Powinniśmy mieć 250.000 aut

W jednym z lipcowych numerów (13.VII) Gazety Polskiej, ukazał się czołowy artykuł **„Cienie i blaski motoryzacji"**, w którym to artykule autor p. Kazimierz Dąbrowski stara się przewidzieć pojemność rynku samochodowego, wychodząc z zupełnie nowych, a ciekawych obliczeń. Mianowicie autor uważa, że wyprowadzanie cyfry możliwych nabywców z danych Urzędu Statystycznego o dochodzie społecznym jest metodą przestarzałą, tymbardziej, że ogólnie znana niechęć podatników to ujawniania swych dochodów powoduje, że dane oficjalne o dochodzie stają się niesłychanie pesymistyczne. Dlatego autor artykułu w „Gazecie Polskiej" próbuje wzorować się na statystyce amerykańskiej, która poddaje bardzo starannym studiom, chłonność swego rynku towarowego. Otóż w U. S. A. dla obliczenia pojemności rynku samochodowego został ustalony wzór następujący:

$$R = P \times 0{,}33 \times 0{,}65, \text{ gdzie}$$

R = pojemność rynku, w jednostkach wozów, P = ilość mieszkańców. Cyfra 0,33 oznacza procentową ilość pracujących zarobkowo, a więc 1/3 ludności. Cyfra 0,65 jest to procent powyższych zarobkujących, którzy mogą sobie pozwolić na kupno i posiadanie samochodu nowego lub używanego.

Wzór ten można traktować jako realny, ponieważ przy P = 128 milionów mieszkańców, U. S. A. otrzymamy 27,755,000 wozów, a ilość samochodów zarejestrowanych w U. S. A. wynosi rzeczywiście około 28,000,000. Stądby wynikało że rynek amerykański jest już nasycony, a tegoroczny spadek produkcji amerykańskiej należy traktować jako konsekwencję tego nasycenia, ponieważ fabryki pracują już tylko na wymianę zużywającego się taboru oraz jego powiększenie, związane z naturalnym przyrostem ludności.

Jasne, że wzór amerykański nie może być w całości zastosowany u nas, ponieważ warunki naszego kraju znacznie odbiegają od amerykańskich. Dlatego należy porównać i uzgodnić jego poszczególne pozycje.

Najmniej kłopotu jest z cyfrą **P = 34,500,000** mieszkańców w Polsce. Można również przyjąć, że i u nas ok. 1/3 ludności pracuje zarobkowo, a więc i spółczynnik 0,33 wzoru pozostaje. Natomiast cyfra **0,65** wzoru wymaga korektury. Jak wiemy, jest to procent tej 1/3 ludności, która pracuje zarobkowo i dochód której stanowi minimum, przy jakim w Ameryce możliwym jest posiadanie samochodu. Jako minimum takie w Ameryce przyjął się zarobek 1000 $ rocznie, t. j. ok. 450 zł. miesięcznie. Naturalnie takie minimum jest możliwe tylko w U. S. A, gdzie benzyna kosztuje ok. 20 groszy, gumy o 50% tańsze, **samochód tańszy zgórą dwa razy** (Ford w Ameryce — 4,000 zł., u nas 21,000 zł.), gdzie wóz garażuje się na dworze, bo złodziej „nie połaszczy się" na odejmowanie części, które używane nie mają tam prawie żadnej wartości. Zresztą części i remont są tam prawie pięciokrotnie tańsze. Jedynie amortyzację wozu można w Polsce rozłożyć na okres dłuższy, ponieważ samochody wskutek wysokiej ceny i małej ilości, są u nas przez dłuższy okres czasu objektem użytku i handlu.

Reasumując, można przyjąć, że **koszt utrzymania samochodu w Polsce jest trzykrotnie wyższy**, niż w U. S. A.

Z drugiej strony nasz **dochód społeczny** jest przynajmniej **pięciokrotnie niższy,** niż w Ameryce i dlatego współczynnik 0,65 należy zamienić na **0,11.**

Uwzględniając powyższe poprawki wzór amerykański w Polsce przedstawiałby się jako

$$R = \frac{\textbf{34,5 milion. ludn.} \times \textbf{0,33} \times \textbf{0,11}}{\text{2 (wyższa cena)} + \text{3 (wyższe koszty)}} =$$

ok. 253,000 jednostek, na które w Polsce jest miejsce.

Ilość ta wobec naszych 35,000 wydaje się wprost fantastyczna, a jednak Italia. która

nie jest od nas bogatsza, posiada ok. 500,000 wozów. Możliwość szybkiego powiększenia taboru potwierdza znaczna ilość nowych wozów w pierwszym półroczu bież. roku — (ok. 7,000) oraz polepszający się stan ekonomiczny kraju.

Cóż więc staje na przeszkodzie do dojścia w krótkim czasie do cyfry 253,000 wozów. Przede wszystkim, zdaniem niżej podpisanego, Polacy nie mają należytego zapału do samochodu. Jest on w dalszym ciągu traktowany jako objekt zbytku, dobry dla snobów lub straceńców. Sarmaci ciągle jeszcze wolą konia! Każdy z czytelników Touringu niewątpliwie ma bardzo wielu znajowych, których środki z łatwością pozwoliłyby na posiadanie samochodu. Jeśli zapytać ich, dlaczego dotychczas go nie mają, usłyszymy szereg argumentów. O ile na pierwszym miejscu nie będzie krótkie „nie stać mię na to", to dowiemy się, że w Polsce niema dróg dla samochodów, niema garaży, wszyscy kierowcy są źli, lub nieuczciwi, paliwo drogie, remont niemożliwy, władze skarbowe zgubią każdego posiadacza samochodu i t. d., i t. d.

W rezultacie po wysłuchaniu tych wszystkich dowodzeń wynosi się następujące wrażenie: a jednak na jego miejscu kupiłbym sobie samochód. Dlatego — bo wszystkie wymienione argumenty mocno zbledną po bliższem ich zanalizowaniu.

Przede wszystkim wozy są **obecnie dwa razy tańsze** niż w okresie prosperity 1928—1929. Staniały one jeszcze o dodatkowe 20%, dzięki zwrotowi podatku dochodowego. Można więc stwierdzić że są one o 70% tańsze niż dawniej. Drogi dzisiaj są w 75% lepsze, potwierdzą to wszyscy, którzy jeżdżą po nich, a nie dyskutują, sami nie mając wozu. Co do braku garaży, to twierdzę, że każdy kto ma samochód, nie trzyma go na otwartym powietrzu i zawsze sobie jakąś szopę czy wozownię znajdzie, bo samochód niekoniecznie potrzebuje stać w luksusowym garażu za 75 — 100 zł.

Benzyna i smary, acz niewiele, ale staniały, zresztą nowoczesne silniki są mniejsze i więcej od dawnych ekonomiczne.

Istnieją również uczciwe i solidne warsztaty, którym można wóz powierzyć, trzeba tylko poradzić się doświadczonego automobilisty.

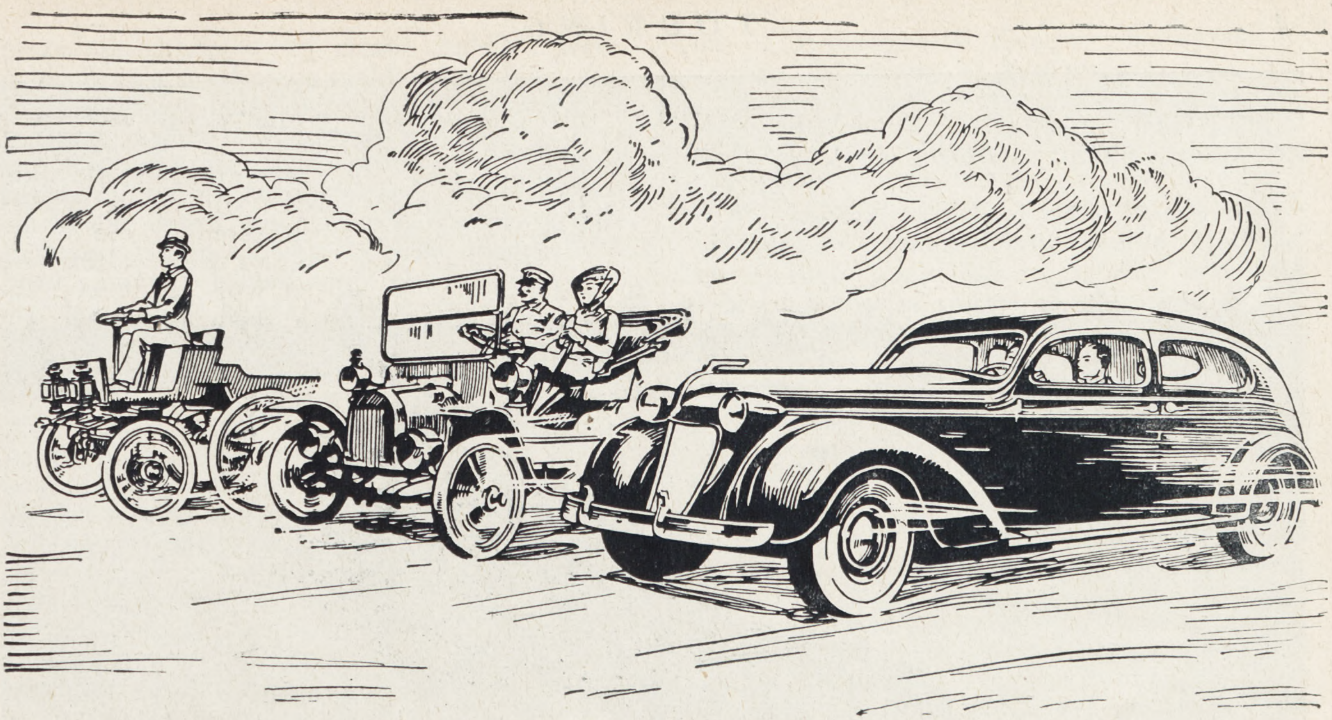
Co, zaś do podejrzliwości i niewyrozumiałości urzędów podatkowych, to przede wszystkim każdy uczciwy podatnik stwierdzi, że bezwzględność tych urzędów wybitnie w ostatnich latach została złagodzona; z drugiej strony trudno się dziwić urzędowi skarbowemu, że czujność jego została podekscytowana, gdy drobny lub podejrzany płatnik, wykazujący parusetzłotowy dochód, lub stałe straty — kupuje sobie raptem piękny samochód.

Dalsze powody obojętności społeczeństwa do samochodu to, nazwijmy po imieniu: niski standard życiowy ludzi nawet zamożnych oraz słowiański brak poczucia wartości czasu. Czy wielu mamy lekarzy, adwokatów, handlowców i t. p. którzy posługują się samochodem. Piechotą, tramwajem, ostatecznie taksówką, a koleją dalej — oto środki komunikacyjne, które zupełnie odpowiadają znacznej ilości obywateli o większym nawet dochodzie.

Jednak ku obronie tych co jeszcze własnego wozu nie posiadają, trzeba przytoczyć poważny argument — **brak towaru na rynku.** Przedstawiciele jednogłośnie wołają, że sprzedaliby dwa razy tyle, gdyby mogli rozporządzać odpowiednią ilością wozów. Niestety argument ten wkracza w dziedzinę polityki motoryzacyjnej, omawianie której nie wchodzi w zakres niniejszego artykułu. Pozostaje więc tylko nabożne westchnienie: ćwierć miliona samochodów! Tak gładko wychodzą one z dosyć nawet pesymistycznych obliczeń, a jednak coś w tym nie klapuje?



*Most na Wiśle pod Płockiem.* fot. Photo-Plat



# Dziad, ojciec i syn.

Dziad, ojciec i syn — trzy pokolenia używają oleju MOBILOIL.

Czy to jest tradycja? Zapewne — ale nie tylko tradycja konsumentów, bo młodzież nie pyta, czy coś pochodzi z dawnych czasów, ale beztrosko sięga po to, co jest nowe i najlepsze.

Jeżeli w tym wypadku to coś pochodzące z dawnych czasów, jest jednocześnie najnowsze i najlepsze—należy szukać przyczyny w tradycji wytwórców: VACUUM OIL COMPANY. Firma ta przed przeszło 70 laty postawiła sobie zadanie wytworzenie najodpowiedniejszego oleju do każdego celu — zdając sobie sprawę, że najlepszy olej musi być jednocześnie najtańszym, i nigdy nie miała powodu do odstąpienia od tej zasady. Potwierdziło to przeszło 70-letnie doświadczenie.

**F-a VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki.** Rozwój niezliczonych dziedzin przemysłu jest nierozdzielnie związany z jej imieniem.

Co roku f. Vacuum Oil Company rozstrzyga około 25.000 zagadnień w sprawie gospodarki smarnej. Wiele z tych zagadnień stanowiło dla przemysłu i handlu kwestię życia i śmierci. Dziś f-a Vacuum Oil Company opiera się na przeszło 70-letnim doświadczeniu, a MOBILOIL uważany jest w całym świecie za uosobienie pojęcia wysokiej wartości i niezawodnych zalet. Oleju tego używają miliony automobilistów, bo wiedzą, że daje on możność spokojnej i pewnej jazdy, jak również umożliwia osiągnięcie większej wydajności, a ponadto najlepiej konserwuje maszynę.




MOBILOIL przyczynił się do szybkiego rozrostu techniki automobilowej i dopomaga do jej dalszego rozwoju.

GARGOYLE **Mobiloil**

**VACUUM OIL COMPANY S.A.**



*Tratwy na Prypeci.* fot. H. Poddębski

Mgr. St. Zagożdżon

# Polesie

*Dorocznym zwyczajem w dniach od 15 sierpnia do 4 września organizowane są w Pińsku „Dni Polesia".*

*Komitet „Dni Polesia" łącznie z dyrekcją „Jarmarku Poleskiego" w Pińsku organizują szereg wycieczek wodnych i lądowych. Właściciele statków rzecznych poczynili w tym celu odpowiednie przygotowania a dyrekcja „Jarmarku" zorganizowała turystyczną autokolumnę, zaopatrzoną w nowoczesne autokary.*

*Amatorzy łowiectwa i sportu strzeleckiego niewątpliwie zwiedzą mieszczącą się w specjalnie w tym celu zbudowanym pawilonie — Wystawę Łowiecką, zawierającą eksponaty które były wystawiane na Wystawie Łowieckiej w Berlinie.*

*W dn. 28./VIII odbędą się w Pińsku zawody strzeleckie do rzutków. Również w tym czasie odbędą się pierwsze na Polesiu pokazy lotów szybowcowych, wykonane przez naszych asów szybownictwa.*

*Liczne pokazy i zawody wodne organizowane przez Klub Sportowy Marynarki Wojennej w Pińsku oraz festyny na wodzie, wieczory pieśni poleskiej, dożynki, tańce i sceny ludowe, wycieczki w głąb Polesia samochodami, łodziami i wozami zaprzężonymi w słynne koniki poleskie, wreszcie zwiedzanie „Jarmarku" — stanowić będzie dostateczny powód, aby w tym czasie odwiedzić tę zapomnianą przez ludzi ziemię.*

* * *

Ludzie wdarli się w głąb Czarnego Lądu, na szczyty niedostępnych gór, a ten kraj niezliczonych bagnisk znany już w starożytności, wspominany przez Herodoto, Pliniusza i Ptolomeusza, posiada jeszcze zakątki, gdzie noga ludzka nie postała.

Polesie Polskie zajmuje olbrzymi trójkąt równy powierzchni Belgii, ograniczony z jednej strony wyżyną Białostocką, z drugiej — płytą podolską i wyżyną Wołynia. Podstawa tego trójkąta to linia graniczna z Rosją a wierzchołek — Brześć nad Bugiem.

Trójkąt ten przecina królowa rzek poleskich Prypeć, która wchłania wody niezliczonych dopływów.

Krainę tę stanowią monotonne, bezkresne bagna i moczary poprzerywane ostrowami — suchymi, wyżej położonymi obszarami na których powstały wsie, osiedla i miasteczka.

Największe z tych bagien jest olbrzymie rozlewisko Hryczyńskie, niedostępne, zwane

przez mieszkańców tej ziemi „hałem", porośnięte trawą maskującą otchłań bez dna.

Monotonię „hała" przerywają „okna", t. j. głębokie jeziora wśród trzęsawisk.

Oko zagubione w tym jednostajnym krajobrazie nie ma na czym spocząć. Nie utrzyma się tu ani krzew, ani drzewo, ba nawet dąb bagienny, sosna i olcha, tworząc nieprzebyte bory na suchych miejscach, nie mogły zapuścić korzeni na bagnach hryczyńskich.

Większe ostrowy położone w obwodach: Owrackim, Mierynskim, Mozyrskim, nad rzekami Szczarą i Horyniem (50—100 mtr. n. p. m.) są jakby wyspami wśród tej niekończącej się topieli. Niektóre z tych rozlewisk są dostępne tylko w zimie, to też poleszuk kosi trawę latem, a zbiera zimą, kiedy bagna stanowią wielką równinę poznaczoną tylko drogami sań i tropami dzików i wilków.

Latem jednak moczary i bory o gęstym poszyciu, nabierają życia. Nad oczeretami latają kaczory, na dyszących oparami łąkach — gromady bocianów, a w najbardziej niedostępnych miejscach czaple czychają na zdobycz. Jak gdyby czekając na myśliwych tokują tu głuszce, stadami latają słonki, batalions i wiele innego ptactwa łownego.

W górze — w powietrzu — panują jastrzębie. W lasach trafiają się dziki, wilki i lisy, a najbardziej ceniony przez naszych myśliwych — ryś — cicho przekrada się przez gąszcz. Kiedyś panował tu łoś, król borów. Niestety, w czasie wojny nieomal wyginął. Pewna ilość tych łopatorogich zwierząt żyje pod ochroną w dobrach Radziwiłłowskich.

Ogółem na Polesiu jest 2163 kilometrów dróg wodnych zdatnych do żeglugi. W chwili obecnej częściowo prowadzone są roboty wodne na kanałach: Królewskim, Ogińskiego, Białojezierskim, Orzechowskim i Muchawcu i na rzekach: Prypeci, Słuczy, Łani, Cnie, Bobryku, Horyniu, Styrze, Stochodzie, Pinie, Słuczy Wołyńskiej, Skrze i Jasiołdzie. Statki parowe o pojemności dwustukilkudziesięciu tonn stale kursują na sieci: Bug—Muchawiec — Kanał Królewski — Prypeć. Z czasem, po całkowitym uregulowaniu tych rzek, będą kursować parowce o pojemności 1000—1500 tonn.

Drugi system wodny: Prypeć—Jasiołda— Kanał Ogińskiego — Szczara — Niemen, został zrujnowany podczas wojny światowej i wymaga odbudowania śluz.

Linie kolejowe łączą Polesie od Brześcia do Białegostoku, Włodawy, Baranowicz, Sarn, Kowla. Dogodne te połączenia całkowicie wystarczają na potrzeby mieszkańców. Ogólna ilość dróg kolejowych wynosi około 1200 kilometrów oraz kolejki wąskotorowe: Prużana — Orańczyce — Kamień Koszyrski — Janów, Telechany — Iwacewicze.

Stan dróg gruntowych, bitych i szos ostatnio uległ znacznej poprawie. Dróg gruntowych jest około 4.000 klm. bitych i szos — 900 klm.

Po śnieżnej i mroźnej zimie, kiedy słońce cudownymi promieniami zacznie zlizywać śnieżnobiały puch śniegu, Polesie przeżywa jedyny w swoim rodzaju kataklizm — powódź. Zrazu nieśmiało, potem coraz bardziej wartko płyną z pod skorupy lodu strumyki zamieniające całą krainę w jedno wielkie jezioro z pośród którego gdzie niegdzie widnieją wyspy dające schronienie stłoczonej ludności oczekującej chwili, aż Prypeć zdoła zabrać nadmiar wód i odnieść do Dniepru.

Biedny jest wówczas mieszkaniec tej ziemi i biedne jej zwierzęta — zaszyte w gąszczach, wdrapują się na pnie drzew. Ptactwo ratuje się na najwyższych gałęziach starych sosen.

Powoli wody opadają. Stary poleszuk rozpozna gatunek pluskającej ryby — a jest tu jej obfitość nie spotykana w Europie. Szykuje sieci, haki, łaty, zbiera przynęty i smołuje łodzie, zwane duszegubkami. Z różnych „znaków" zabobonni poleszucy wróżą obfite połowy i nadzieję jakiegoś zarobku.



*Pińsk. Jarmark.*

fot. H. Poddębski.



*Polesie. Chata.* fot. H. Poddębski.

Wychowani w nędzy i stałym zmaganiu się z naturą, stali się skryci i zabobonni. W całej Polsce niema tylu wróżbiarzy, zamawiaczy i kabalarzy co w pińszczyźnie.

A jednak ziemia ta, tylu wielkich synów dała ojczyźnie. Kościuszko, Romuald Traugutt, Stanisław Poniatowski, ostatni król polski, (ostatnio sprowadzono jego prochy do Wołczyna) i wielu innych. Wszak z pośród żyjących, Rodziewiczówna gospodarzy w rodzinnej Hruszowej.

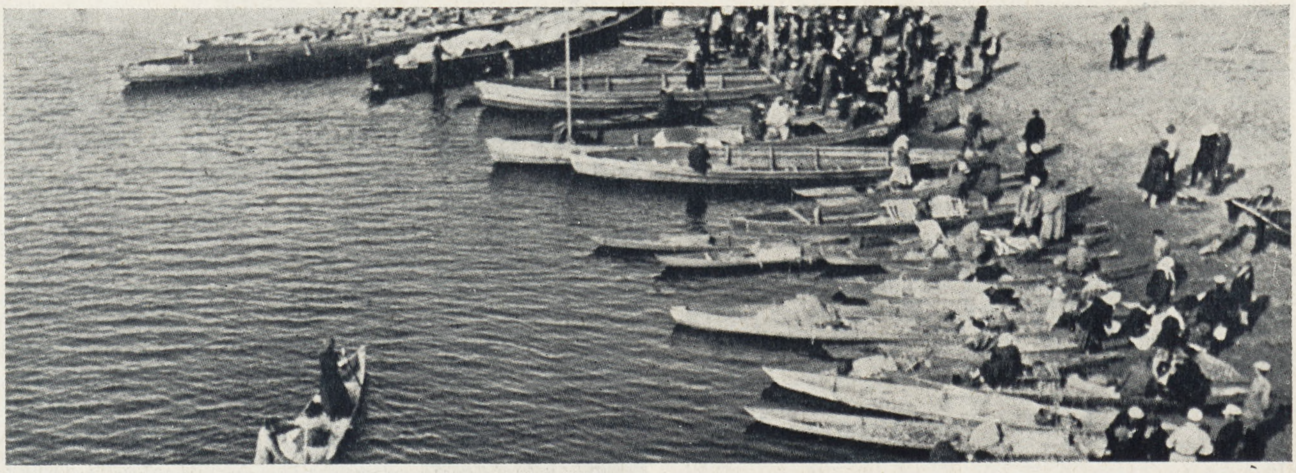
Wiele zabytków rozsianych i schowanych po całym tym kraju, kryją zazdrosne mury pałaców i dworów szlacheckich.

Pragnąc zwiedzić ten kraj, można jako punkt wyjściowy obrać drogę wodną, Muchawcem przez Kanał Królewski wgłąb Polesia, lub Bugiem do Wisły.

Ciekawe są niektóre sposoby połowu ryb, zwłaszcza t. zw. „łuczanje". W nocy, na wywrotnej duszegubce wypływają rybacy z łuczywem, którym oświetlają dno wody, a upatrzoną śpiącą rybę, dochodzącą nieraz do wielkości człowieka, zabijają uderzeniem ościenia — trójzęba osadzonego na długim drągu. Połów taki jest połączony często z wielkim niebezpieczeństwem, gdyż duża ryba bardzo silna, miota się i wyrywa, rybak zaś pragnie całą siłą utrzymać ją na dnie i dobić ościeniem.

Polesie liczy dwa miliony mieszkańców, stanowiących całkowicie odrębną społeczność. Średniego wzrostu, lichej postawy o jasnych oczach i włosach, zaszyci w swych bagnach i resztkach puszczy, którą znają „na wylot", pędzą żywot niemal żebraczy, otulając się jak welonem — ciemnymi zabobonami, czczeniem niemal bóstw pogańskich.

Jeżeli za miejsce wypadowe przyjąć Pińsk, można Piną udać się do pobliskiego (16 klm.) Horodyszcza w którym znajduje się kościół pobenedyktyński z 1662 roku posiadający przepiękne malowidła. Piną, Jasiołdą i Kanałem Ogińskiego do Telechan (82 klm.) Piną, Strumieniem, Stochodem do Lubieszowa, (88 klm.) posiadającego dwa zabytkowe kościoły. Piną, Strumieniem, Jasiołdą, Prypecią i Horyńcem do Dawidgródka (180 klm.) jednego z najstarszych miast Polesia. Dzika przyroda, ciekawe budownictwo, hafty, tkaniny i wyroby z gliny o motywach prymitywnych i naiwnych dowodzą, że lud ten mimo ciężkich warunków bytowania stworzył swoistą kulturę nacechowaną surowością otaczającej go przyrody.



*Pińsk. Targowisko na Pinie.* fot. H. Poddębski

Edwin Finger

# Wydajność silnika samochodowego a jego smarowanie

*(Zjawiska towarzyszące smarowaniu silnika).*

W poprzednim artykule omawiano dość ogólnikowo łączność zachodzącą pomiędzy doborem oleju silnikowego a wydajnością silnika — temat ten znajduje jednak bardzo obszerne i rzeczowe naświetlenie w całym szeregu artykułów oraz specjalnych wydawnictw tak, że nie będę go dalej poruszał. Raczej wydaje mi się słusznym poddać analizie mało naogół znane zjawiska złączone z pracą oleju w silniku oraz ich wpływ na wydajność i pewność ruchu samochodu.

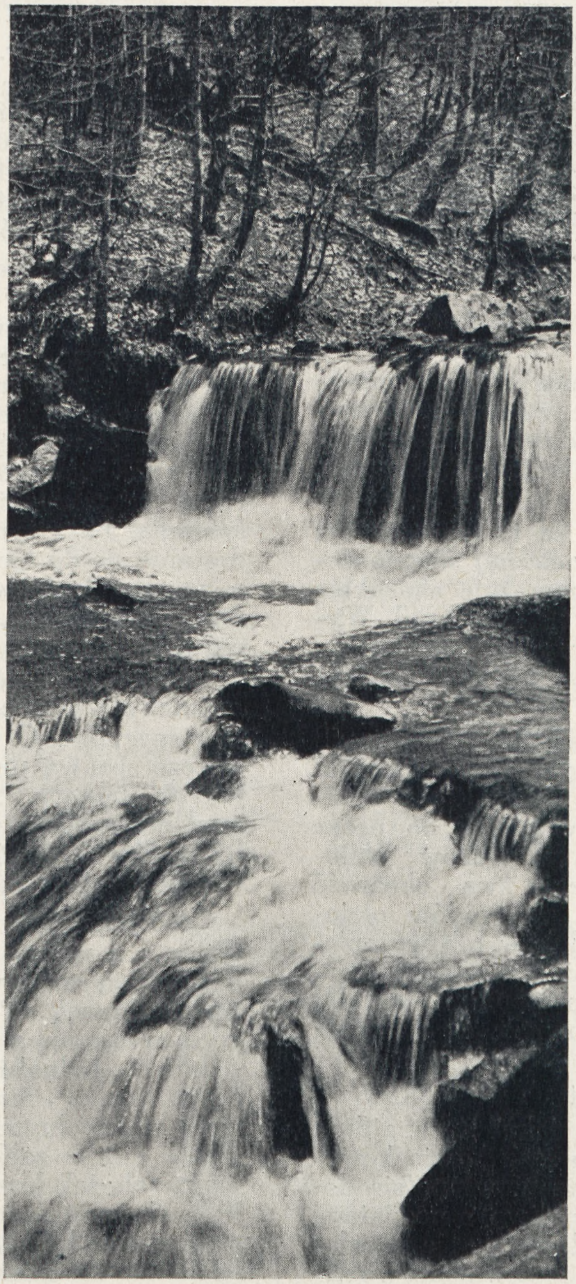
Najłatwiejsze do rozpoznania są powstające w czasie pracy silnika osady.

Nie twierdzę bynajmniej, że potrafię, zwłaszcza w szczupłych ramach artykułu, opisać i zanalizować rzeczowo wszystkie możliwe wypadki i ich przyczyny. Ograniczę się więc jedynie do kilku typowych zjawisk.

Zanim przejdę do właściwego tematu, pragnę zwrócić uwagę czytelnika na dwa szczegóły, o których przy ocenie poniżej omawianych zjawisk w praktyce nie wolno zapominać.

Jednym jest ten, że nowoczesny silnik samochodowy jest tworem dość skomplikowanym, gdyż składa się z setek części wykonywanych z różnych tworzyw o różnym stopniu wytrzymałości na zmiany chemiczne i mechaniczne, z których niemal każda pracuje w dodatku w odmiennych warunkach.

Drugim jest natomiast fakt, że najbardziej na siebie zwracającym uwagę elementem czynnego silnika, mimo, że nie jest jego częścią konstrukcyjną, jest olej. Dociera on do wszystkich pracujących części silnika i do niego dostają się wszystkie ciała wzgl. związki jakie się wydzielają wzgl. powstają wskutek procesów chemicznych i mechanicznych zachodzących w czasie pracy silnika, oraz jakie się przedostają do silnika z zewnątrz.



*Wisła. Źródła i wodospady Białej Wisełki.*

fot. H. Poddębski.

Część tych związków i ciał uchodzi znów przez wydech, jednakże znaczna ich część pozostaje w silniku i przedostaje się wraz z olejem do obiegu tworząc wspomniane wyżej osady.

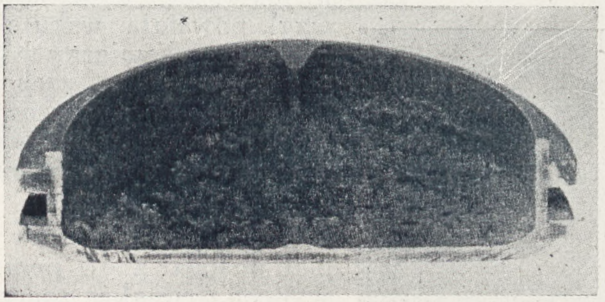
Zależnie od miejsca, w którym powstają, oraz oczywiście od przyczyn ich tworzenia, mają one bardzo różnorodny charakter. Ponieważ jednak z wyżej przytoczonych powodów występują one zawsze w oleju, a przynajmniej w miejscach silnika, do których olej dociera, nasuwa się mimowoli wniosek, jakoby wyłącznie olej był ich przyczyną.

1) Najczęściej spotykanym przykładem jest *zakopcenie świec*, objawiające się w postaci przerw w zapłonie, co zmusza do zatrzymywania wozu i oczyszczania elektrod.

2) Dalszym przykładem jest *zawisanie* oraz *niedomykanie zaworów* (na skutek oklejenia ich trzonków czarnym twardym, lecz kleistym osadem), co powoduje t. zw. strzelanie w karburatorze wzgl. w tłumiku,

3) Podobne osady, lecz zazwyczaj łamikowe i suche, występują także na *denkach tłoków i głowicach cylindrów*. W razie nagromadzenia się ich w większej ilości silnik mocno się grzeje i posiada, zwłaszcza przy większym obciążeniu, tendencję do „stukania" i samozapłonów.

4) Dalszym typowym zjawiskiem jest *zaklejanie się pierścieni tłokowych*, przy czym można rozróżnić stopniowe osiadanie w rowkach kleistych czarno-brunatnych osadów, które przy większym nagromadzeniu mogą zakleić i unieruchomić pierścienie. W tym



*Osady na wewnętrznej stronie tłoka.*

wypadku silnik traci na mocy, jego kompresja się zmiejsza (obniża się współczynnik wydajności) a poza tym silnik zużywa zbyt wiele oleju co się uzewnętrznia jako nadmierny szary dym z tłumika.

5) Nierzadkie są, ale za to mało znane, nadmierne osady na *wewnętrznej stronie denek tłoków*. Mają one przeważnie charakter twardych czarnych mocno zbitych grud. Wywołują one zwiększone grzanie się tłoków, a tylko niekiedy odpadając bryłkami dostają się do obiegu oleju.

6) Osady *w karterze* silnika również nie są łatwo dostrzegalne, gdyż, aby stwierdzić ich obecność, trzeba odjąć dolny karter silnika. Jednakże czasami ujawniają się one przez nadmierne zanieczyszczenie filtrów olejowych, a niekiedy zdradzają swą obecność znienacka przez zatkanie przewodów olejowych w postaci zatarcia tłoków lub wytopienia panewek. Są wypadki, że osady te rozprzestrzeniają się do tego stopnia, że olej w karterze gęstnieje całkowicie i przestaje krążyć.

Przejdźmy do analizy tych wypadków.

Zacznijmy od osadów jakie się znajduje w obrębie lub najbliższym sąsiedztwie komory spalania. Do tej przestrzeni winno się dostawać zasadniczo tylko paliwo i powietrze, oraz nie wiele oleju znajdującego się na gładzi cylindra. Paliwem są przeważnie węglowodory lekkie w postaci benzyny i ew. benzolu lub gazoliny oraz niekiedy węglowodany w postaci spirytusu. Przy spalaniu tworzą z tlenem zawartym w powietrzu: 1) połączenie wodoru i tlenu tj. *wodę* (w postaci pary) oraz 2) połączenie węgla i tlenu tj. dwutlenek węgla i nieznaczne ilości tlenku węgla (czadu)

W rzeczywistości jednak, wskutek tego, że ani paliwo, ani też powietrze nie są idealnie czyste, wyniki są nieco inne.

Nawet najlepsze paliwa zawierają na 1 litr ok. 20 do 30 miligramów t. zw. „gum" tj. związków utlenionych rozpuszczonych w paliwie. Związki te spalają się wprawdzie w komorze spalania, ale mogą zakleić w czasie parowania paliwa trzonki zworów a nawet utrudnić swobodny przepływ mieszanki do cylindrów przez zaklejenie przewodów. Nadmierna ich obecność w paliwie daje powód do wytwarzania osadów.

Przyjmując, że paliwo zawiera tylko 20 miligramów gum na litr (dopuszczalną granicą jest 5 mg na $100^3$) i że samochód zużywający 12 litrów na 100 km., przebiegnie w roku 15,000 km., to dostanie się do cylindra w ciągu roku 36 gramów „gum".

Pomiary zanieczyszczenia powietrza wykazały, że np. w wielkich miastach w ciągu doby opada na powierzchnię 1 $km^2$ do 1500 kg pyłu. Biorąc zatem za podstawę poprzedni przykład można łatwo wyliczyć, że do gaźnika samochodu jeżdżącego w wielkim mieście dostanie się w ciągu roku ok. 600 gramów pyłu. Część jego zatrzyma filtr powietrzny, ale część przedostanie się napewno i do komór spalania. Poza tym przez otwory w karterze dostanie się do niego (jak wykazały ścisłe pomiary działania wentylacji karterów) ok. jednej trzeciej pow. ilości, a więc do 200 gramów.

Nie są to wcale, jak by się zdawało. czcze hypotezy, wystarczy bowiem przejrzeć literaturę specjalną. O wiele gorzej przedstawia się jeszcze sprawa przy jeździe na mocno zapylonych drogach. Autor niniejszego artykułu miał możność przeprowadzenia szeregu analiz olejów i osadów z karterów, które dały również potwierdzenie pow. wywodów.

Podobnie, jak paliwo i olej jest węglowodorem, a raczej niezwykle skomplikowaną mieszaniną węglowodorów o różnej budowie cząsteczkowej. Przy całkowitym spalaniu wytwarzają się z niego te same składniki jak z paliwa. Jednakże spalanie w komorze sprężania silnika rzadko kiedy jest całkowite, przy niezupełnym zaś spalaniu obok powstawania czadu zachodzi szereg procesów chemicznych, jak krekowanie, polimeryzacja itd., których wynikiem są obok spalin, węgiel w postaci sadzy lub drobnego koksu, oraz ciężkie pochodne związki węglowodorowe, zwane asfaltenami, i wiele innych. Poza tym gorsze paliwa i mniej wartościowe oleje mogą zawierać związki siarki, które przy spalaniu

wytwarzają kwasy siarkowe lub siarkawe atakujące metale.

Im cięższe zaś są składniki paliwa, tym bardziej skłonne są do rozkładu i częściowego spalania, a zatem tym łatwiej pozostawią w silniku osady.

Natomiast oleje smarowe, a przede wszystkim wysokowartościowe, nie zawierają prawie zupełnie stałych zanieczyszczeń, gdyż usuwa się je bardzo starannie w toku fabrykacji. Największa dopuszczalna ilość „popiołu“ (tj. składników niepalnych, tworzących więc osady) wdg. norm P.K.N.-u nie przekracza 0,03%, a wynosi faktycznie w olejach wysokowartościowych O. To też, jeżeli manipulacja przy pobieraniu i przechowywaniu olejów odbywa się prawidłowo, z olejem wysokowartościowym nie dostaną się do systemu silnika żadne zanieczyszczenia.

Pozostaje jeszcze do omówienia tworzywo silnika. Nawet najdokładniej wykonany i najstaranniej smarowany silnik, jak wiemy dobrze, z biegiem czasu się zużywa. Wzrasta luz tłoków i pierścieni w rowkach, łożyska zaczynają stukać, słabnie szczelność pierścieni tłokowych i zaworów, wyrabiają się koła zębate. Wszystkie wspomniane zjawiska nie są niczym innym, jak skutkiem ścierania się metalu, przez co dostają się do obiegu drobne opiłki metalowe, których obecność wykazuje analiza chemiczna w każdym oleju karterowym.

Znając zasadnicze przyczyny zanieczyszczeń, jakie się znajduje w silniku, możemy dopiero przystąpić do zanalizowania i w dalszym rzędzie choć częściowego usunięcia przyczyn różnych osadów.

*Zakopcenie świec* pochodzi najczęściej ze stosowania zbyt bogatej mieszanki, co może być wywołane przez źle dobrany rozpylacz lub nieprawidłowo ustawiony dopływ powietrza. Paliwo wówczas spala się wskutek braku dostatecznej ilości tlenu tylko częściowo pozostawiając węgliste osady, które osiadają przede wszystkim w miejscach najwyższej temperatury, a więc na elektrodach świec. Niekiedy powodem może być też nadmiar dostępu oleju do komór spalania albo też stosowanie niewłaściwego oleju. Do pewnego stopnia można ustalić przyczynę z wyglądu osadów na świecach. W wypadku bowiem, gdy przyczyną jest olej, osad na świecach jest kleisty i zawiera ziarenka węgla.

Tę samą przyczynę posiada najczęściej szybkie zaklejanie zaworów wylotowych. Zaklejanie trzonków zaworów wlotowych zdarza się rzadziej i spowodowane bywa najczęściej stosowaniem paliwa zawierającego trudno parujące składniki albo też nadmiar „gum“.

Nadmierne osady na tłokach i pierścieniach tłokowych pochodzić mogą zarówno ze stosowania nieodpowiedniego oleju, nadmiaru jak i złego paliwa. Niekiedy powstają też osady wówczas, gdy się tłoki z przyczyn, o których będzie mowa innym razem, zbyt silnie nagrzewają. Są one w tych razach raczej skutkiem *warunków* pracy, aniżeli materiałów.

Osady na wewnętrznej stronie denek tłoków pochodzą albo z przegrzania albo też z karteru, o czym będzie mowa osobno.

Odrębne zagadnienie stanowią osady występujące we właściwym systemie olejowym, a więc przede wszystkim w karterze. Można je z grubsza podzielić na „zimowe“ i „letnie“.

Osady „zimowe“ nazwałem tak, gdyż są one przeważnie skutkiem mrozów oraz zbyt niskiej temperatury pracy silnika.

Osady „zimowe“ przedstawiają zwykle czarną, gęstą, półpłynną masę, która na mrozie łatwo krzepnie i pokrywa się lśniącymi igiełkami. Znajdujący się nad nimi olej jest zwykle znaczne płynniejszy niż olej świeży nalany do karteru — automobiliści określają go chętnie jako „wodę“. Przy analizie ujawnia się w nim zwykle znaczna zawartość paliwa dochodząca nawet do 10 proc. Analiza osadów wykazuje zwykle obok sadzy znaczną zawartość wody (do ok. 8%), pochodzącej zarówno z gazów spalinowych, przedostających się wskutek zbyt niskiej temperatury cylindrów i tłoków do karteru, jak i ze skroplenia wilgoci powietrza, poza tym resztki paliwa, nieco pyłu i kleiste ciężkie pochodne węglowodorów. Charakterystyczna ich woń przemawia za tym, że są to produkty rozkładu cięższych składników paliw i oleju, powstałe na skutek częściowego spalania.



*Osady (zimowe) na dnie karteru.*

Omawiane osady krzepną łatwo wskutek znacznej zawartości wody i unieruchamiają często pompkę olejową, a w każdym razie mocno utrudniają przepływ oleju. Bardziej szczegółowy opis przyczyn ich powstawania oraz środków zaradczych znajdzie czytelnik m. in. w broszurze „Porady dla automobilistów na porę zimową".

Osady t. zw. „letnie" natomiast mają charakter całkowicie odmienny. Są one przeważnie maziste, mocno brudzące, lecz przy tym zawierają wyraźne twarde grudki dające się tylko częściowo rozetrzeć pomiędzy palcami. Wody i paliwa zawierają najwyżej ślady, a natomiast dużo produktów powstających z węglowodorów wskutek działania wysokich temperatur, oraz znaczny procent pyłu drogowego i metalu.

Przy badaniu takich wypadków, jakimi są nadmierne nagromadzenie się osadów w karterze, analiza chemiczna zarówno ich jak i oleju z karteru bywa pomocną dla ustalenia przyczyn. Najczęściej jednakże okazuje się, że są one wywołane **niewłaściwą pielęgnacją silnika**, lub zbytnim forsowaniem maszyny, rzadziej natomiast stosowaniem niewłaściwego oleju. Jest bowiem wielu kierowców, oraz mechaników samochodowych, którzy, choć rozumieją konieczność wlania do karteru „dobrego" oleju, nie uznają natomiast konieczności periodycznej jego zmiany oraz usuwania gromadzących się w oleju zanieczyszczeń przez okresowe płukanie wgl. mycie karteru.

Reasumując powyższe dadzą się łatwo skrystalizować trzy zasadnicze wytyczne, którymi należy się kierować, chcąc osiągnąć pewność pracy i wysoką wydajność silnika. Trzeba:

1) stosować wyłącznie wysokowartościowe oleje smarowe, odpowiednie do marki silnika i pory roku (warunków pracy) oraz wyłącznie dobre markowe paliwa,

2) obchodzić się należycie z silnikiem, a zwłaszcza w czasie jego rozruchu jak i przy skrajnych warunkach pracy.

3) należycie pielęgnować olej w silniku, trzymając się przy tym najlepiej wskazówek obsługi, wydanych przez wytwórnię silnika lub jej przedstawicielstwo, albo też powierzając pielęgnację stacji obsługi jednej z renomowanych firm produkujących oleje.



*Łódź rybacka na Bugu.* fot. M. Nomberg

Mgr T. Kunzek

# Szlakami turystycznymi Podola

*Jasne słońce nad Podolem,*
*Po parowach kraj się zboczył.*
*Wielkim łukiem, czy półkolem*
*Dniestr ku nam się zatoczył...*

Tak opiewa Wincenty Pol, syn tej ziemi, piękno Podola w „Pieśni o ziemi naszej". Jasne słońce nad Podolem! Złote słońce to herb dawnego województwa Podolskiego.

Podole, a ściślej mówiąc województwo Tarnopolskie, jest ciekawą krainą: na krawędzi głębokich jarów, na których dnie wije się srebrna wstęga rzek, wystrzelają w górę wieżyce obronnych starożytnych zamków, z których roztacza się piękny widok na szeroko rozlane morze bujnych łanów zboża, gubiące się w widnokręgu!

Oto zwyczajny obraz, będący uosobieniem, duszą Podola, historycznej ziemi zamków obronnych, kościołów, dworów, mogił i krzyży, krainy zbóż i miodu, terenu jarów, jaskiń i innych tworów przyrody.

Celem udostępnienia poszczególnych obiektów historycznych, artystycznych i osobliwości przyrody, rozsianych hojnie na całym terenie Podola, oraz celem ułatwienia podróżowania i wyboru ważniejszych ośrodków, ustalono w swoim czasie szlaki turystyczne po Województwie t. j. główną, okrężną linię, niejako magistralę turystyczną i szlaki boczne. Magistrala stanowi pewnego rodzaju zamknięte koło z głównymi punktami oparcia w Złoczowie. Tarnopolu, Czortkowie, Zaleszczykach i Brzeżanach, zaś szlaki boczne obejmują liczne odnogi linii głównych, dochodzące do ważniejszych grup obiektów turystycznych, jak np. Podhorce—Olesko, Zbaraż, Miodobory, Okopy św. Trójcy, Czerwonogród i wiele innych.

Linie wjazdowe na teren województwa Tarnopolskiego prowadzą: ze Lwowa na Krasne lub Przemyślany, ze Stanisławowa na Zaleszczyki lub Buczacz, z Wołynia na Brody lub Zbaraż. Z którejkolwiek jednak strony turysta zaczyna zwiedzać Województwo zawsze musi się natknąć na główną linię turystyczną, na której odcinku odbywa wycieczkę.



*Podhorce. Wjazd do zamku.*
fot. H. Poddębski.

Najpiękniejszą częścią wspomnianej wyżej magistrali turystycznej jest południowo - wschodnia część Podola, bardzo popularna i zwiedzana przez turystów, krajoznawców i uczonych, ze względu na swe specjalne właściwości i wartości regionalne. Znajduje się tam szereg miejscowości, posiadających wspaniałe krajobrazy, osobliwości florystyczne i faunistyczne, jaskinie, zabytki budownictwa, pamiątki historyczne i t. p.

Cała część Podola, zamknięta łukiem Dniestru, od Okopów św. Trójcy do Koropca, stanowi wymarzony teren wycieczkowy, dostarczający niezwykłej rozmaitości wrażeń.

Atrakcje takie, jak kryształowe pieczary, położone u zbiegu granic 3-ch państw, historyczne Okopy św. Trójcy, w których autor „Nieboskiej Komedii" Krasiński, czerpał swe natchnienie, dzikie, skaliste okolice jaru Seretu ze świątyniami pogańskimi, przeplatane łagodny-

mi, falistymi kobiercami łanów zbóż i łąk, dalej urocza kotlina Czerwonogrodu z widniejącym w dali zamkiem i największym w Polsce wodospadem rzeki Dżurynu, potężne ruiny zamku jazłowieckiego i okolicznych zamków Buczacza i dominujące wszędzie krajobrazy oglądane z różnych punktów wijących się wężowo białych wstęg gościńców, zwłaszcza naddniestrzańskich, stanowią niezapomniane tło wycieczek.

I nic też dziwnego, że cała okolica jarów naddniestrzańskich jest w sezonie letnim gęsto zaludniona obozami harcerskimi, a liczne większe i mniejsze grupy wycieczkowe przesuwają się nieustannie z miejsca na miejsce.

Widocznym wyrazem rozwoju ruchu turystycz nego w województwie jest ilość powyżej 20,000 turystów i wycieczek które, mimo ograniczeń wynikających z nowych przepisów o ochronie granic, zwiedziły w roku 1937 ziemię województwa.



*Podhorce. Kościół.*

Ze względu na charakter wypadowy Zaleszczyk, jako największej stacji turystycznej w południowej części województwa Tarnopolskiego i północnej województwa Stanisławowskiego, wybudowano tam dom wycieczkowy większego typu (o 16 ubikacjach obliczonych na 80 miejsc) stanowiący główny punkt oparcia dla ruchu tyrustycznego. Stacja turystyczna zaleszczycka przekazuje wycieczki i turystów następnej stacji w Krzywczu, w którym znajdują się słynne jaskinie krystaliczne, jako osobliwość europejska, a równocześnie schonisko pomieszczone w starożytnej baszcie zamkowej, obsługujące turystów przybywających do tej miejscowości z Zaleszczyk lub z północy. Trzecią stacją turystyczną na powyższej linii i ośrodkiem dla ciepłego Podola jest Czortków, ze znajdującym się tam schroniskiem turystycznym, zaś następną stacją jest Kręciłów; wykończone tam schronisko turystyczne (zarazem szkoła powszechna dla miejscowej polskiej ludności), służy ruchowi turystycznemu w pasie gór Miodoborów i stanowi zarazem stację dla prowadzonych w okolicy badań naukowych.

Dalszym punktem na powyższej linii jest Trembowla z prowizorycznym schroniskiem, względnie Tarnopol. Te stacje turystyczne pozostają ze sobą w ścisłym związku, przekazują wzajemnie turystów w obu kierunkach (z południa na północ i z północy na południe) i regulują ruch wycieczkowy.

Przewidziane są ponadto punkty oparcia ze schroniskami w Złoczowie, względnie Olesku, w powiecie buczackim, w Brzeżanach i innych miejscowościach, stanowiących odnogi głównej linii turystycznej; w niektórych z nich istnieją już schroniska (szkolne) i placówki turystyczne. Tym sposobem główna linia okrężna po Województwie posiada w najważniejszych swoich ośrodkach odpowiednie „schrony" dla ruchu turystycznego, zwłaszcza w odcinku południowo - wschodnim, wykazując praktycznie ich użyteczność.

O ile chodzi o poszczególne miejscowości i obiekty godne widzenia w województwie, to wyliczenie ich i opisanie w niniejszym artykule zabrałoby zbyt wiele czasu i miejsca; podają je dokładnie liczne wydawnictwa Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego, w których prawie każdy powiat posiada swoje przewodniki, oprócz ogólnych materiałów opisujących całe województwo.

Należy jednak ogólnie nadmienić, że województwo Tar-



*Krywcze Górne. Sschronisko P. T. T. K. w Baszcie.*

nopolskie posiada — z pośród innych województw — największą ilość warowni obronnych, dawnych strażnic kresowych, tak pięknie opisywanych przez Sienkiewicza, jak: Zbaraż, Trembowla i wiele innych. Niektóre dobrze zachowane zamki dają imponujący obraz dawnej sztuki obronnej i walk niegdyś toczonych pod ich murami, a zarazem świadczą, iż były one w czasie pokoju równocześnie siedliskami polskiej kultury.

Liczne obronne kościoły, klasztory, cerkwie, starodawne dwory, pałace, pomniki, plastycznie ilustrują historię, budownictwo, zwyczaje dawnej ziemi podolskiej i jej przeszłość nie tylko średniowieczną, ale nawet starożytną, jak wskazują znajdujące się tu świątynie pogańskie, ołtarze ofiarne, groby i wykopaliska z czasów rzymskich i wędrówek ludów.

Z drugiej znów strony przepiękne krajobrazy jarów, rzek, o zboczach częścią lesistych, częścią skalistych, dzika przyroda stepowa, osobliwości Miodoborów, składają się na ogromną rozmaitość cudów natury, które szczodrą ręką Stwórcy zostały hojnie rozsypane na Podolu.

Również mieszkańcy dostosowali się do tego pięknego tła przyrody, gdyż stroje ludowe zwłaszcza w południowych powiatach, są niezwykle barwne i malownicze, o wybitnie oryginalnym podolskim charakterze, wykazując szczególnie w okresie świąt i odpustów bogaty koloryt.

Osobny dział stanowi rozwijająca się pomyślnie turystyka wodna na rzece Dniestrze, od Niżniowa po Okopy św. Trójcy, z punktem oparcia w Koropcu, Beremianach, Uścieczku, Zaleszczykach, Dźwinogrodzie i Okopach św. Trójcy, przy czym główną stacją turystyczną na tej przestrzeni i przystanią są Zaleszczyki.

Rzeka Dniestr zarówno przy jeździe kajakiem po jej nurtach, jak też drogą lądową wzdłuż brzegu, dostarcza wspaniałych, oryginalnych widoków o niezwykłej rozmaitości. Jar Dniestru łączy bowiem w sobie wszystkie piękności krajobrazu Podola: potężna toń rzeczna, toczy fale w rozległym dnie jaru, zamknięta wysokimi, urwistymi stokami, częścią zalesionymi, częścią skalistymi zboczami, t. zw. ścianek dniestrowych, słusznie więc nazwać można jar Dniestru najpiękniejszą doliną rzeczną w kraju.

Plan wycieczek po województwie Tarnopolskim, obejmuje rozmaite typy wycieczek, zależnie od czasu i rodzaju zainteresowania; są to wycieczki począwszy od półdniowych (z Tarnopola), a skończywszy na dziesięcio-dniowych wycieczkach okrężnych, po całym województwie uwzględniających najważniejsze miejscowości i obiekty.

Podkreślić należy, że cały teren województwa jest często zasiany placówkami Podolskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, którego Oddziały znajdują się w każdym mieście powiatowym i ważniejszych punktach turystycznych. Zadaniem tych placówek jest udzielanie informacyj, oprowadzanie i wogóle opieka i pomoc turystom i wycieczkom, którzy ponadto znajdują mocne punkty oparcia w wspomnianych wyżej schroniskach Towarzystwa. Zasłużone to Towarzystwo posiada za sobą poważny dorobek pracy w postaci 20 Oddziałów, 5 schronisk, 22 wydawnictw regionalnych, oraz czasopism krajoznawczych, własnych zamków i jaskiń, oraz muzeów i pracowni.

Z podanego wyżej opisu szlaków turystycznych Podola wynika, że teren ten jest dosyć dobrze opracowany pod względem turystycznym i stwarza już obecnie szerokie możliwości dla dużego ruchu wycieczkowego krajowego, który niewątpliwie znacznie się spotęguje z chwilą poczynienia dalszych inwestycyj umożliwiających masowy ruch turystyczny.

Podole bowiem, jako teren turystyczny dostarcza tak dużej rozmaitości wrażeń dzięki różnorodnym osobliwościom przyrody i szczególnemu jej pięknu, dziwnie harmonizującemu z dziełami rąk ludzkich w postaci budowli z różnych epok, że żaden turysta i krajoznawca polski nie powinien przy zwiedzaniu kraju pominąć terenu Województwa Tarnopolskiego.

Zaiste pięknie określił Wincenty Pol prastarą ziemię polską:

*Jak rozległe ziemie Boże,*
*Przebież kraje, przerzuć role,*
*Zjedź świat cały, przepłyń morze*
*Niema kraju nad Podole!*



*Świrz. Zamek.*

fot. H. Poddębski.



*Typowy krajobraz nadburzański.* fot. H. Poddębski.

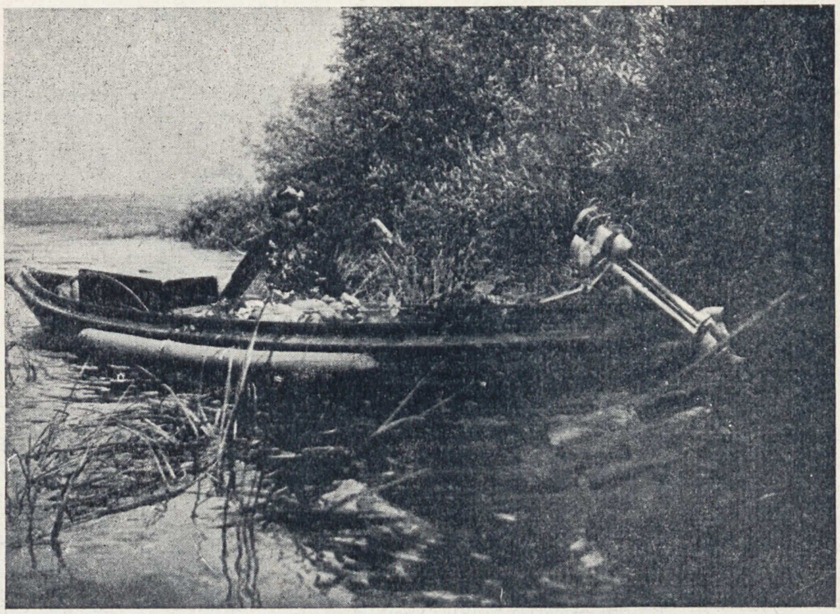
Romuald Balawelder

# Motorkiem przyczepnym na zdobycie Bugu

Wybrałem tym razem Bug, niewinnie na mapie wyglądającą rzekę nizinną, zachęcającą do żeglugi motorowej już samym ogromem; „żeglowną" na przestrzeni 693 klm. od ujścia rzeki Raty, o niedużej skali trudności *). Celem zasięgnięcia koniecznych informacyj obszedłem wszystkie ważniejsze instytucje, propagujące w Polsce turystykę. Nikt nie umiał dać mi odpowiedzi na szereg pytań, a nade wszystko na trzy następujące:

1. Czy mały motorek 2½ konny przebije się przez prąd Bugu?

*) P. Heinrich. „Szlaki wodne Polski".



*Łódź z przyczepnym motorkiem wśród bujnej przybrzeżnej roślinności na Bugu.* fot. R. Balawelder.

2. Czy wąska łódź rybacka „pychówka" płaskodenka, 50 cm. w dnie — nie da się pochłonąć przez fale, zepchnąć przez wichry?

3. Czy zapas trzydziestu litrów benzyny starczy do przebycia trasy od jednej do drugiej stacji benzynowej nad Bugiem?

Również literatura przedmiotu nie mogła ciekawości mojej zaspokoić, albowiem nikt nie ogłosił światu, czy i w jaki sposób odbył motorowy raid po Bugu. Turystyka wodna motorowa trzyma się w Polsce tylko wielkich, utartych szlaków, a nade wszystko Wisły. Zdarzy się, że motor zaniesie łódź gdzieś na uboczną rzekę, ale wraca pośpiesznie, niepewny.

Już za Serockiem, 37 klm. od ujścia Bugu — Narwi do Wisły, zaczyna się na rzece bezludzie. Motor witają mieszkańcy jako zjawisko niezwykłe... Im dalej od Warszawy, tym bardziej potęguje się zainteresowanie motorem, zagapienie i podziwianie. Niemniej od drzew wyrasta ludzi po brzegach. Mężczyźni i kobiety rzucają pracę przy sianokosach, z grabiami czy kosami mkną na brzeg, patrzą długo, dopóki łódź nie zniknie z oczu. W czasie przystanków wylegają po wsiach młodzi i starzy. Sypie się grad zapytań, uwag, domysłów.

— Takie maleńkie skrzydełko, — jak ono może popchnąć pod prąd taką dużą łódź? No, no... — dziwują się starzy.

— Motor! Motor! — krzyczą z zapałem młodzi. — Ten i ów próbuje odgadnąć przeznaczenie różnych części cudownej maszynki, ten i ów musi bodaj dotknąć, aby nasycić ciekawość.

Nie tylko wieś odnosi się do motoru jak do niewidzianego cudu. Wyszków, Brok, Nur, Drohiczyn — ba! — Brześć nad Bugiem, Włodawa — wszystko pyta, patrzy, dziwi się. Gdy w drodze powrotnej motor będzie spokojnie drzemał, przyczepiony do rufy łodzi, rozlegną się częste, natarczywe okrzyki: — „Niech pan zagra motorem".

Nawet wytyczni, spędzający całe dni na wodzie stwierdzają: — „Nie widzieliśmy dotąd prywatnych motorów. Czasem przejedzie po Bogu łódź motorowa Zarządu Dróg Wodnych, ale to rzadko, bardzo rzadko".

Nic dziwnego, że wobec tego biorą mnie wszędzie za przedstawiciela Zarządu Dróg Wodnych. Przy zbliżaniu się mojej łodzi do tratw zaczyna się na nich ruch gorączkowy. Wystawiają nagwałt tablice. Pracownicy „prądówki" stają na baczność. Wytyczni z troską śledzą, czy nie zauważyłem braków w ich pracy.

Bug prawie nie słyszy muzyki motoru. Zarząd Dróg Wodnych w Wyszkowie posiada parę motorków przyczepnych, ale korzysta z nich nader rzadko. Tak samo rzecz się ma z motorami Zarządu Dróg Wodnych w Brześciu nad Bugiem.

Nie tylko łodzi motorowych braknie na Bugu. Nie ujrzysz na rzece statków pasażerskich, ani jakichkolwiek obiektów, przewożących towary. Jedyne dwa statki na Bugu — jeden w Wyszkowie, drugi w Brześciu — stoją bezczynnie, gotowe służyć jedynie dygnitarzom Warszawy, którzy jako goście Zarządu Dróg Wodnych pragnęliby się przejechać w celach służbowych po rzece.

Sport kajakowy unika także jakoś Bugu. W roku bieżącym zabrakło długodystansowych wycieczek kajakowych po Bugu, a tylko grupki kajaków kręcą się przy większych osiedlach.

Bug płynie samotnie. Nie rozproszą wrażenia samotności małe czółna rybackie, które migają po rzece dla celów zarobkowych, ani nieliczne baty, służące jako teren pracy żwirnikom, ani wreszcie tratwy, które w lecie korzystają z wody tylko z musu, borykając się z przeciwnościami, których im Bug nie skąpi.

Tak. Bug niezbyt gościnnie zaprasza do wypraw po swoich wodach. Czyni raczej wszystko, aby ludzi odstraszać.

Przemiały, haki, mielizny... Bug sypie niemal w całym swoim biegu okopy z piasku przeciw ludzkiej inwazji. Każdy zewnętrzny łuk zakrętu wpiera się w rzekę mielizną. Takie jednak zapory „prawidłowe" nie są plagą. Nurt płata figle, odstępując od przepisów, określonych przez znawców rzecznych. Czasem poprostu upływa całe koryto. Rzeka rozpiera się szeroko między niskimi czy nawet wyższymi i stromymi brzegami. Woda igra po piasku płytko, powoli, apatycznie. Gdzieindziej jak na urągowisko przepisom nurt rzuca się bystro przy brzegu niskim, wysoki zaś uniedostępnia ławicami piasku. Dzieje się tak niejednokrotnie na dużych przestrzeniach.

To znów nurt przechlupuje się między mieliznami wąziutką strugą jak wąż parometrowej grubości.

Bardzo często zdarza się, że woda czyni w korycie istny labirynt wałów piaszczystych. Wtedy nurt przetacza się jak pijany



*Bug powyżej Otok. Na środku rzeki sterczą pale po zniszczonym moście. W głębi po prawej stronie kaplica prawosławna.* fot. R. Balawelder



*Rozlewisko Bugu.* fot. H. Poddębski

wśród mielizn z jednego brzegu na drugi raz po raz, raz po raz — i to niejednokrotnie tam, gdzie, mając znaczny spadek, mógłby męskim, zdecydowanym uderzeniem przeciąć wszystkie przemiały i utorować sobie prostą, krótszą drogę.

Charakterystyczną jest rzeczą na Bugu, że — z małymi wyjątkami — najgorsze odcinki tworzy przy ludzkich osiedlach. Najgorsze są one oczywiście ze stanowiska komunikacji wodnej, albowiem z punktu widzenia antropogeografii jest zrozumiałym, że założyciele osiedli nad rzekami poszukiwali właśnie miejsc płytkich dla łatwego utrzymania łączności z brzegiem przeciwległym.

Dla tratw są płycizny przekleństwem, dla wodnego turysty utrapieniem. Już niemal od początku, w pobliżu ujścia Bugu zaczyna się walka o zdobycie odpowiedniej głębokości (35 cm. — 40 cm.) dla mego motoru. Problem unikania mielizn, umiejętne lawirowanie po przemiałach, staje się naczelną troską przy zdobywaniu Bugu. W pamięć wrywa się szereg miejsc szczególnie niewdzięcznych dla przejazdu. Kamieńczyk, Wilczegęby, Wojtkowice, Osłowo, Mielnik, Gęsiorowo, Kodeń i dziesiątki innych.

Walka z mieliznami jest raz lżejsza to znów cięższa. Zależne to jest od tego, jaki czynnik przychodzi im w sukurs. Albowiem nie tylko piaski utrudniają żeglugę na Bugu. Czasem pomaga mieliznom niesumienność wytycznych, których głównym zadaniem jest wytyczanie na rzece szlaku przy pomocy białych tyk i czerwonych wiech. Otóż niektórzy z tych funkcjonariuszy państwowych, nieźle płatnych (od 100 zł. miesięcznie) niezbyt przejmują się wypełnianiem swoich obowiązków. Taki wytyczny z Barcic nie wystawił prawie zupełnie znaków na swoim odcinku i to podobno już od czasu wiosennej ich masakry przez tratwy. Niedbałych wytycznych jest na Bugu więcej. A od ich solidności przy spełnianiu obowiązków zależy w znacznej mierze wygoda i bezpieczeństwo przejazdu przez rzekę.

Warto przy tej sposobności zaznaczyć, że duży — stukilometrowy odcinek „żeglownego“ Bugu od Brześcia do Włodawy, pozbawiony jest całkowicie znaków na szlaku. Widocznie rząd odmówił mu prawa posiadania wytycznych — najważniejszego prawa, warunkującego żeglowność rzeki.

Swoją drogą wytyczni mają niekiedy krzyż pański nie tylko z tratwami, które nieraz strącają tyki i wiechy. Czasem tajemnicza ręka przeniesie białe kije i czerwone miotły na nieodpowiednie miejsca. Czasami taka zbrodnicza ręka wydziera rozmyślnie znaki bezpieczeństwa i ciska je na prąd. To łobuzerskie wyczyny wiejskich wyrostków i małomiasteczkowych uliczników.

Wielką plagą — niemal powszechną w dolnym i średnim Bugu — są głazy i pnie drzewne. Na skutek ich obecności w korycie rzeki żegluga po Bugu zamienia się na jakąś wyprawę po wypełnionych wodą wilczych dołach. Głazy i drzewa czyhają na łódź nie tylko przy brzegach. Czają się pod powierzchnią wody często na samym nurcie, który zda się całkowicie bezpieczny. Przy tym stanie Bugu zrozumiałą jest rzeczą, że łódź z wmontowanym w dno motorem nie wiele ma szans przebycia bodaj odcinka stukilometrowego po Bugu. Ba! — zdarza się, że lekki zwinny kajak trzaśnie o kamień podwodny i z ciężką raną musi być holowany do brzegu. Tak zdarzyło się np. w zeszłym roku z kajakiem ożaglowanym pewnego porucznika przy wsi Wojtkowice — Dady. Dopiero pomoc okolicznych mieszkańców pozwoliła wyjść rozbitkom cało z opresji.

Łódź z przyczepnym motorem może narówni z kajakami igrać po najeżonym przeszkodami Bugu, mając duże możliwości przebycia trasy bez większych uszkodzeń. Należy tylko zaopatrzyć się w dużą ilość zapasowych sworzni, które łamią się przy uderzeniu motoru o twarde przedmioty, ratując od zniszczenia propeller. Zdarzyć się jednak może, że cała podwodna część motoru uleg-





Wysiłek MIĘŚNI, wysiłek WOLI.

Bez porównania większego wysiłku żądamy często i przez okres dłuższy od motoru samochodowego. Motor łatwo podoła zadaniu i nie zawiedzie nas w potrzebie na przodujących olejach samochodowych

**GALKAR - LUX**



nie rozbiciu — jak to w bieżącym roku przytrafiło się pewnemu technikowi z Zarządu Dróg Wodnych, gdy próbował przebyć odcinek Bugu powyżej Brześcia na rządowej łodzi. Nieszczęsny musiał przerwać wodną wyprawę i wracać pociągiem wraz z zmasakrowaną maszyną, pozbawioną całkowicie dolnego karteru.

Mój mały motorek skakał po przemiłych i niebezpiecznych nurtach wśród najgorszych warunków atmosferycznych zupełnie bezkarnie aż do okolic Rybna (73 km. od ujścia). Tutaj dopiero na pełnym nurcie trach! — korbowód obraca się jak szalony. — Co się stało? — Pierwszy sworzeń trzasł wskutek uderzenia o niewidzialny kamień. Miałem jeszcze pięć sworzni w zapasie.

Czy wystarczą?

Mechanik z Zarządu Dróg Wodnych w Wyszkowie poradził mi wziąć ze 100 sztuk zapasowych sworzni, albowiem bez złamania kilkudziesięciu w ciągu dalszego — około 1000 klm. raidu nie obejdzie się. Wziąłem w Wyszkowie sworzni sztuk dwadzieścia. Złamałem w ciagu całej wycieczki — trzy. To zdaje się wyjątkowo szczęśliwie.

Jest nadzieja, że kiedyś... w przyszłości głazy i pniaki zostaną wyrzucone sromotnie z dna Bugu. Na rzece zastałem przy pracy dwie „prądówki". Mocnymi łapami dźwigowych łańcuchów chwytają zdradzieckich nieprzyjaciół żeglugi i eksmitują ich z rzeki. Co pewien dystans spotyka się zwały wydobytych głazów, porzuconych na brzegu. Tu i ówdzie sterczy także jakiś potworny, zczerniały pień z resztkami korzeni, podobny do gigantycznego kraba.

Pracują na Bugu także prywatni poławiacze drzewa. Na większą skalę uprawia ten intratny proceder pewien koncesjonowany przedsiębiorca z Serocka, który w dużych ilościach wydobywa z dna rzeki czarne dęby i sprzedaje ten cenny materiał na— parkany i opał.

Nie należy jednak liczyć się z możliwością rychłego oczyszczenia dna Bugu z kamiennych i drewnianych przeszkód. Rzeka ta jest kapryśna. Rok rocznie w czasie wiosennych powodzi zmienia w różnych miejscach koryto. Przedziera się wtedy przez łąki, rozmywa w nich miękkie pokłady, układa z nich poniżej nowe mielizny, a na nowym dnie pozostawia głazy i drzewa. Doprawdy trudna jest walka z takim potężnym, a niestałym przeciwnikiem. Nie tak prędko dadzą mu radę prądówki, pogłębiarki czy plantacje łoziny, zakładane przez rząd na wielu mieliznach. Zresztą i człowiek popsuł w niejednym miejscu koryto Bugu. Oto wita cię szereg zczerniałych, drewnianych pali, zagradzających przejazd przez rzekę. — To resztki zniszczonych mostów, straszące dotąd turystów. Zna je Zegrze, zna Krzyczew, wieś Kościelna, znają Otoki, które niegdyś łączyły się mostem z Jabłecznem

Okres wielkiej wojny i walk polsko-bolszewickich kapnął też trochę przeszkód do Bugu. Między Bojanami i Brokiem sterczy ponad zwierciadłem wodnym szczyt zatopionego statku. Tkwi tutaj od lat dwudziestu, kiedy Polacy ściągnęli na dużej przestrzeni Bugu wszystkie łodzie i ten statek, — podziurawili im dna i boki, po czym zatopili, aby bolszewickie wojska nie znalazły środków przeprawy przez rzekę.

Obok Żuk, powyżej Brześcia n/B. sterczą na brzegu, oraz pokazują łby z wody potężne złomy umocnień żelazo-betonowych, wysadzonych przez Niemców w czasie wielkiej wojny.

Ale to są rzeczy drobne. Większą niewygodę, stworzoną przez człowieka, tworzy jaz przed Brześciem. Szeregiem potężnych drewnianych pali przecina wpoprzek cały Bug, spiętrzając wody o jeden i ćwierć metra ponad stan wody poniżej jazu. Trzeba w tym miejscu przenosić łódź brzegiem — co zresztą ułatwia strażnik, o ile znajdzie kogo do pomocy.

Psują również humor turysty psikusy mieszkańców nadbrzeżańskich. Zachciewa im się naprzykład wbijać w rzekę kije, do których przymocowują sznury na węgorze wpoprzek całego nurtu. Szczególnie gęsto obsadzili nurt kijami amatorzy węgorzowego mięsa koło wsi Granne i wsi Wieska. Łódź musiała wykonywać akrobatyczne sztuki, aby się między kijami prześlizgnąć.

A promy... To też pułapki, urządzone przez człowieka na turystę motorowego. Gruba, czarna, z niedużej nawet odległości niewidzialna lina leży wygodnie wpoprzek rzeki tuż pod powierzchnia wody, wynurzając się nieco jedynie przy brzegach. Dobrze, jeżeli znajdzie się przy promie przewoźnik i linę zatopi. W przeciwnym wypadku łódź może być schwytana na stalowa wędkę, co jej napewno na zdrowie nie wyjdzie. Pierwszy taki prom, zaopatrzony liną, spotyka się przy wsiach Kózki i Mała Turna. Potem, dalej w górę rzeki, widzi się już tylko takie promy.

Główki... Biedne te kamienno - faszynowe główki poukładane w wielu miejscach na Bugu dla przyśpieszenia prądu. Uległy przeważnie zniszczeniu i stanowią także pewną groźbę dla turysty. Wiele kamieni zepchnął z nich nurt poniżej i dzisiaj boryka się z nimi woda, bulgocąc, kipiąc, rozbijając się na pianę. Takie szczątki główek stanowią, na równi ze stosami głazów morenowych, zalegających od dawien dawna tu i ówdzie koryto Bugu, aż pod samą powierzchnię wody, fragmenty górskich potoków na tle nizinnej rzeki. Gorzej przedstawia się sprawa pod

Rostkowem, gdzie zebrały się różne przeszkody do kupy i w przeszkadzaniu turyście pomagają potężnej główce, która włazi daleko wgłąb koryta.

Nietrudno dojść do przekonania na tle wymienionych dotąd stałych, „organicznych" wad Bugu, że nie zawsze miło przedstawia się spotkanie na tej rzece ogromnych, niezgrabnych tratw. A właśnie spotyka się je przeważnie w najgorszych miejscach. — Dlaczego?

Odpowiedź prosta: Gdzie Bug przedstawia się najgorzej, tam tratwy przystają i tam mozolą się nad przepychaniem mas drzewa poprzez mielizny. Bywa, że cała kolej tratw — 16 kolosalnych zespołów drzewnych — wystarczająco dokładnie zatarasuje jedyny korytarz wodny, przez który można łódź przecisnąć. Cóż wtedy? — Trzeba ryzykować, albo czekać. Czekać godziny, dnie albo tygodnie. Lepiej ryzykować.

Oto Bug powyżej Osłowa. Na lewo jeżą się głazy i kipi między nimi woda. Na prawo wyłazi ordynarna mielizna, aż na powierzchnię, znacząc się fragmentami wysepek, wodorostami, zatrzymanymi gałęźmi. Tratwy tak szczelnie obsadziły przejazd, że brak nawet wąskiej szyjki w nurcie dla łodzi. Trzeba było dobrze lawirować, aby nie utknąć na piaskach, nie rozbić się o kamienie lub nie dać się wciągnąć pod masy powalonych pni drzewnych. Wiosło musiało pójść w ruch, a potem nogi do wody i przenoszenie łodzi ponad mielizną.

Podobnych Osłowów możnaby wyliczyć więcej. W bieżącym roku „drzewa" płynęło po Bugu wyjątkowo dużo, — a więcej jeszcze stało, oczekując podniesienia się poziomu wody. To zaległości ubiegłego, skąpego w opady roku, który kazał wielu tratwom zimować na rzece. Teraz ruszyły, by co zakręt siłować się z przeciwnościami. Z jaką zazdrością patrzą oryle, zmordowani pracą przy szrikach i drygawkach, to znów brodzący po wodzie dla zepchnięcia drzewa z mielizny, na mój motorek, prujący żwawo wody Bugu przeciwko prądowi.

Wszystkie jednak trudności na Bugu są niezbyt ważne, gdy dopisuje pogoda. Gdy słońce oświetla szosę wodną i znaczy wszelkie przeszkody wyraźniej, niż wiechy czy tyki. Zdala widzisz na wodzie ruchome sierpy, obejmujące mielizny. Zdala ujrzysz frywolne igraszki drobniutkich fal, rozbawionych na granicy płycizny i głębi. Wyraźnie rysują się boki kąta, wybiegające z wierzchołka — przeszkody. Dojrzeć można nawet nieznaczne drgania wody, gdy głaz lub pień czai się trochę głębiej pod wodnym zwierciadłem. W piękną, bezwietrzną pogodę jazda wśród przeszkód jest istną sportową rozkoszą.

Ale, gdy dmuchnie wiatr, gdy rozszroży się wicher i łagodną twarz rzeki przemieni w napastliwy zespół fal, gdy złośliwe krople deszczu zamażą cały rysunek powierzchni rzeki — wady Bugu dają się srogo we znaki. Wtedy klniesz niesumiennego wytycznego i płyniesz na ślepo.

Jeśli naprzykład wiatr wali pod prąd — co zdarza się na Bugu najczęściej, ponieważ w Polsce przeważają wiatry północno - zachodnie, przeciwne kierunkowi biegu Bugu — najlepszą wskazówką jest wysokość fal. Gdzie fala najwyższa — tam prowadź łódź, bo tam nurt, tam największa głębokość i prąd najszybszy.

Wicher, popędzający prąd, nie spiętrza fal wysoko — natomiast dobrze rysuje mielizny. Świetnie znaczą się wtedy krawędzie płycizn, jak wielkie strzały wystrzelają przykosy, haki...

Dość o bolączkach. Oczerniłem Bug okropnie. Pocieszam się tylko, że uczyniłem to mniej namiętnie, niż najlepsi jego znawcy— praktycy — mechanicy Zarządu Dróg Wodnych, jedyni kwalifikowani szoferzy łodzi motorowych na Bugu. Rzeka ta ma także spokojne łatwe, beztroskie odcinki. Tam, gdzie jest najmniej przybrzeżnych osiedli. Gdzie rzeka wpiła się w teren aluwialny, — niski, równy, miękki, pozbawiony głazów morenowych i starodrzewia.

Niezapomniane są te kilkunasto lub kil-



*Potężny pień drzewa, sterczący na środku Bugu pod Dubicą.* fot. R. Balawelder.

kudziesięciokilometrowe odcinki, czy to między Brańszczykiem a Tuchlinem, czy wyżej między Tonkielami a Drohiczynem, czy trasa Klepaczew — Sutne — Grojno, czy Ogrodniki — Czyżewicze — Hałaczewo, czy miły, nieduży skrawek rzeki obok Nepli, Okczynia, czy długa tura, zajęta przeważnie przez polskich i niemieckich kolonistów: Szostaki — Otoki — Dubica — Mościce...

Na tych przestrzeniach Bug przedstawia piękno, łatwe do zdobycia. Bo zresztą piękny jest na całej przestrzeni. Wszystkie wady „naturalne" nadają mu rysy pierwotnego barbarzyńcy. Człowiek niezbyt ułatwił zdobycie Bugu — i niezbyt go zeszpecił. Niecodzieny urok posiadają strzały niespodzianek, które ciska Bug raz po raz w turystę. Bezcenną dla turysty jest rzeka, która zmusza ciągle do czujności, obrony, do wyzwalania sił psychicznych i fizycznych.

Bug wart jest zdobywania właśnie teraz, dopóki nie ulegnie ludzkiemu jarzmu. Dopóki nie stanie się posłuszną siłą mechaniczną, skrępowaną kamiennymi brzegami, prowadzoną jakby na pasku, banalną. Na szczęście dla turysty, na szkodę dla kraju, ujarzmienie tej rzeki tak prędko nie nastąpi.

Na zakończenie pragnę dać odpowiedź na trzy pytania, które zadawałem innym przed rozpoczęciem raidu.

— Czy mały motorek 2 i pół konny nadaje się do żeglugi po Bugu?

Tak. Przede wszystkim taki właśnie motorek. Z powodu niedużego ciężaru zanurza się nieznacznie, przy zetknięciu się z przeszkodą unosi się łatwo, bez uszczerbku dla siły prześlizguje się po płyciznach. Moc jego wystarczy do prowadzenia łodzi pod prąd i wiatr z szybkością 5 — 9 klm. na godzinę. Z prądem gna z szybkością większą niż dwukrotna. Co do drugiego pytania sądzę, że zwykła rybacka pychówka nadaje się dobrze do wycieczek po Bugu, byleby była dostatecznie osłoniona przez falochron. Dobrą przysługę oddają przy tym gumowe stateczniki.

Wreszcie sprawa zapasu benzyny. Przy silniku 2 i pół konnym wystarczy trzydzieści litrów. Po drodze są stacje benzynowe w Wyszkowie, Brześciu, Włodawie, Hrubieszowie (6 klm. koleją) Sokalu. Prócz tego otrzymać można benzynę w sklepach po nieco wyższych cenach (70 gr. za litr) w Broku, Nurze, Drohiczynie. Z Uhruska albo Dorohuska można dostać się pociągiem do niedalekiego Chełma, gdzie również jest stacja benzynowa.

A więc — piękna droga Bugu stoi przed sportem motorowym otworem.

# Uroczystość na przystani Sekcji Yachtingu Motorowego P. T. K.

Na przystani, niedawno utworzonej Sekcji Yachtingu Motorowego Polskiego Touring Klubu, odbyła się w dniu 23 lipca r. b., uroczystość rozdania plakiet pamiątkowych.

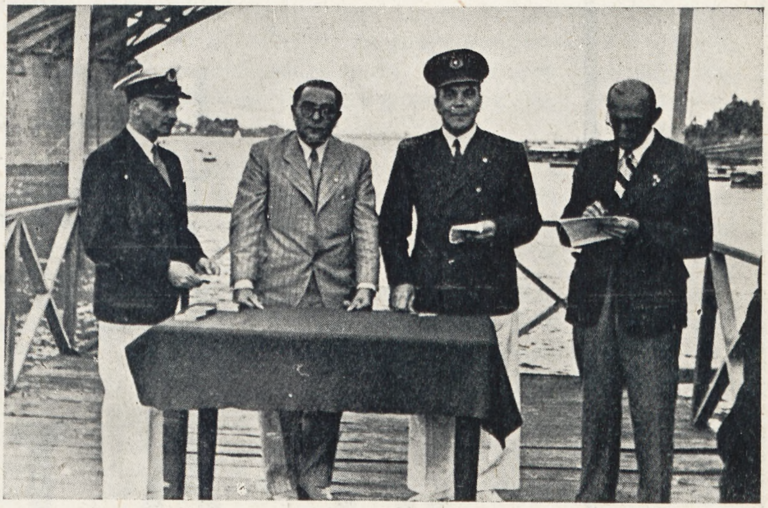
Plakiety pamiątkowe, bardzo ładne w rysunku i wykonaniu, otrzymali wszyscy zawodnicy, oraz organizatorzy „jesiennych wyścigów zespołowych" na Wiśle.

Wyścigi, które odbyły się jesienią ubiegłego roku, były atrakcyjnie ciekawe, ze względu na ich zespołowy charakter.

Wyścig podzielony był w zależności od pojemności silników na trzy grupy. W każdej grupie brały udział dla wzajemnej konkurencji — ślizgowce wodne, samochody i motocykle.

Wyścig ten, był widowiskiem nadzwyczaj imponującym, gdy na znak Komandora wyścigu, pełnym gazem, ruszyły jednocześnie ślizgowce — wodą, zaś samochody i motocykle — lądem, walcząc o pierwszeństwo w szybkości dla swego rodzaju motoru.

Uroczystość rozdania plakiet, zagaił Prezes Polskiego Touring Klubu, p. min. F. Światalski, który łącznie z p. min. Wierusz-Kowalskim i prezesem Sekcji, p. inż. C. Kołodziejskim dokonał ich rozdania.



*Na Przystani Sekcji Yachtingu Motorowego P. T. K. — przemawia prezes P. T. K. wiceminister F. Świtalski, obok inż. Czesław Kołodziejski.*



*W motorówce na Wiśle: inż. A. Kolodziejski (prowadzi motorówkę), przewodniczący Sekcji Yachtingu Motorowego; wiceminister M. Wierusz-Kowalski — wiceprezes P. T. K.; wiceminister F. Świtalski — prezes P. T. K.; za nimi — inżynier A. Kleiber — wiceprezes P. T. K. i red. J. Michalikowski.*

Uroczystość zgromadziła b. wielu uczestników, tak ze strony automobilistów, motocyklistów i motorzystów wodnych, jak i cały szereg zwolenników i sympatyków tego pięknego i zdrowego sportu, jakim jest yachting motorowy.

W roku bieżącym będą również urządzane wyścigi zespołowe przez Sekcję Yachtingu Motorowego, które z całą pewnością zgromadzą większą ilość zawodników, a tym samym wypadną bardziej ciekawie i imponująco.

Sekcja Yachtingu Motorowego rozpoczęła pracę propagandy pięknego sportu na lustrzanych szlakach, których Polska posiada wiele tysięcy kilometrów nietkniętych propelerem łodzi motorowej.

# Wycieczkę na Litwę organizuje Wydział Turystyki Polskiego Touring Klubu w czasie od 14.IX do 18.IX 38.

WARUNKI:

1) W wycieczce mogą wziąć udział członkowie Polskiego Touring Klubu, Automobilklubu Polski i klubów afiljowanych, jak również niezrzeszeni posiadacze samochodów. Przynależność klubowa pasażerów nie jest wymagana.

2) Dla niecłonków P. T. K. lub A. P. i klubów afiljowanych jadących w charakterze posiadaczy wozu na wycieczkę obowiązuje wpisowe w wysokości 10 zł.

3) Właściciel wozu biorący 4 lub więcej osób na wycieczkę do swego wozu otrzymuje bezpłatnie tryptyk, międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe prawo jazdy.

4) **Koszt wycieczki 125 zł. obejmuje hotele i utrzymanie I-ej klasy, opłatę kierownictwa wycieczki, opłatę przewodników, koszty zwiedzania miast i garażowania wozu.** Koszt materiałów pędnych nie jest objęty ceną wycieczki. (Cena 1 litra benzyny wynosi na Litwie około 0,70 zł.). Każdy uczestnik ma prawo zakupienia za pośrednictwem P. T. K. na wydatki osobiste za maksim. 50 zł. odpowiedniej sumy litów po kursie urzędowym. Dla nieposiadających paszportu zagranicznego P. T. K. wyrobi paszporty po cenie ulgowej 65 zł.

5) Dla nieposiadających odpowiednich dokumentów uprawniających do przebywania i prowadzenia samochodów poza granicami Polski P. T. K. wyda odnośne dokumenty po cenach ulgowych: tryptyk — 15 zł., międzynarodowe świadectwo samochodowe — 3 zł., międzynarodowe prawo jazdy — 3 zł., oraz tabliczkę „PL" — 4 zł.

6) Celem uzyskania powyższych dokumentów należy złożyć przy zgłoszeniu: a) książkę rejestracyjną, b) prawo jazdy, c) fotografię.

7) P. T. K. zwraca specjalnie uwagę, że poza wypadkami siły wyższej, wzbronione jest przerywanie podróży i pozostawanie w krajach przez które wycieczka przejeżdża. W wypadku przekroczenia tego zakazu uczestnik (czka) ponosi całkowitą odpowiedzialność i wszelkie wydatki, powstałe z tego powodu w stosunku do władz polskich i odnośnych władz obcych.

8) Przy zgłoszeniu należy złożyć wypełnioną deklarację i wpłacić tytułem zadatku 25 zł. Całkowita wpłata należności za wycieczkę, oraz złożenie niżej podanych dokumentów, powinno nastąpić do dnia 3.IX.1938 r.

Do wyrobienia paszportu wymagane są:

a) dowód osobisty z poświadczonym obywatelstwem polskim, albo stary paszport,

b) książeczka wojskowa, (oficerowie rezerwy składają zezwolenie P. K. U. na wyjazd zagranicę),

c) poświadczenie zamieszkania wydane przez Biuro Ewidencji Ludności (składają stali mieszkańcy Warszawy, zamieszkujący w Warszawie min. 6 miesięcy),

d) zezwolenie odnośnego Starostwa na wyjazd za granicę (składają stali mieszkańcy prowincji, albo mieszkańcy Warszawy zamieszkujący w Warszawie mniej niż 6 miesięcy),

e) trzy fotografie przepisowe, z których jedna winna być poświadczona na odwrocie przez administratora domu lub odpowiedni zarząd miasta czy gminy.

9) W razie zrzeczenia się udziału przez uczestnika (czkę) przepada na rzecz P. T. K. suma zadatku dla pokrycia kosztów przygotowawczych.

10) Ostateczny termin zgłoszeń upływa 3.IX.1938. Zgłoszenia przyjmuje Wydział Turystyki P. T. K. w dnie powszednie od 9 g. do 18 g. oraz delegatury P. T. K. Ilość miejsc ograniczona.

*Trasa wycieczki na Litwę:* Augustów — Kalwaria — Mariampol — Kowno — Jurbarkas — Pagegiai — Kłajpeda — Połąga — Kłajpeda — Pagegiai — Jurbarkas — Sakiai — Naumiestis — Vilkaviskis — Mariampol — Kalwaria — Augustów.

Ogółem kilometrów 800. Odcinek w Polsce 100 km. Odcinek na Litwie 700 km.

Uwaga: Drobne zmiany w programie zastrzeżone.

Program

14.IX środa, godz. 16—20 Zbiórka uczestników w Augustowie, 20 — Kolacja. Nocleg.

15.IX czwartek godz. 8 — Śniadanie. 8.30 Wyjazd z Austowa. 9.30 Przekroczenie granicy litewskiej. 11.30 — Przyjazd do Kowna. Czas wolny. 14 — Obiad, 15 — Zwiedzanie miasta i okolic. 20 — Kolacja w Automobilklubie litewskim. Nocleg.

16.IX piątek godz. 8 — Śniadanie. 8.30 — Wyjazd z Kowna. 11.30 — Przyjazd do Pagegiai. Drugie śniadanie. 12 — Wyjazd z Pagegiai. 14 — Przyjazd do Kłajpedy. Obiad w Kłajpedzie. 15 — Zwiedzanie miasta i okolic. 18 — Odjazd z Kłajpedy. 18.30 — Przyjazd do Połągi. 20 — Kolacja. Nocleg.

17.IX sobota, godz. 8 — Śniadanie. 9 — Czas wolny. 14 — Obiad. 15 — Fakultatywna wycieczka do Nidy. 16 — Podwieczorek. 20 — Kolacja. Nocleg.

18.IX niedziela, godz. 8 — Śniadanie, 8.30 Wyjazd z Połągi. 11.30 — Przyjazd do Jurbarkas. Drugie śniadanie. 12 — Wyjazd z Jurbarkas. 14.30 — Przekroczenie granicy litewskiej. 15.30 — Przyjazd do Augustowa. 15.30 — Obiad. Rozwiązanie wycieczki.






MAPA DRÓG WODNYCH.

Pod egidą Sekcji Yachtingu Motorowego Polsk. Touring Klubu pojawiła się w sprzedaży na rynku Mapa Dróg Wodnych.

Jest ona dziełem Inż. C. Kołodziejskiego, prezesa Sekcji Yachtingu Motorowego P. T. K., oraz Kpt. Wacznadze — geografa.

Oprócz samej mapy, która jest opracowana bardzo starannie, znajduje się dodatkowo władka w postaci oddzielnej książeczki.

Wkładka ta, posiada jedyny w swoim rodzaju alfabetyczny spis wszystkich rzek, kanałów, i jezior z odnośnikami gdzie należy ich szukać na mapie, kilometraż rzek, z uwzględnieniem najbardziej ciekawych szlaków, oraz wyczerpujące przepisy dotyczące nawigacji po rzekach, oraz słownik wyrazów najczęściej spotykanych na naszych drogach wodnych,

Opracowanie mapy jest jasne, przejrzyste i stanowi pionierską pracę w tej dziedzinie.

ULGI DLA CZŁONKÓW P. T. K.

Członkowie Polskiego Touring Klubu, za okazaniem legitymacji P. T. K. korzystają ze zniżek w hotelach i pensjonatach. Ostatnio zgłosiły zniżki następujące hotele i pensjonaty:

BYDGOSZCZ — Hotel pod Orłem, Gdańska 14 — zniżka 15%;

BYDGOSZCZ — Hotel Europejski — 10%;

KRAKÓW — Hotel Pollera, Szpitalna 30 — 10%;

LWÓW — Grand Hotel — 10%; Krakowski — 25%; Warszawski, pl. Bernardyński 5 — 10%;

ŁÓDŹ — Grand Hotel — 10—15%; Savoy, ul. Traugutta 6 — 15%;

POZNAŃ — Hotel Bazar, Hotel Britania, Piłsudskiego 2 — 10%;

STANISŁAWÓW — Hotel „Union" (tel. 259) przy pobycie do 3 dni — 15%; ponad 3 dni — 20%;

STRYJ — Hotel Dienstl — 25%;

TRUSKAWIEC—ZDRÓJ — Pensionat „Lwowianka" (tel. 26);

WARSZAWA — Hotel Angielski, Wierzbowa 6 — 15%; Hotel Europejski — 10—15%; Hotel Savoy, Nowy Świat 58 — 10%;

ZAKOPANE — Hotel - Pension. „Carlton", Droga do Białego — 15%.

CENY OGŁOSZEŃ:

| | |
|---|---|
| 1/1 strona okładki | 350 zł. |
| 1/1 strona ogłoszeń | 300 zł. |
| 1/2 strony ogłoszeń | 175 zł. |
| 1/4 strony ogłoszeń | 90 zł. |
| 1/8 strony ogłoszeń | 50 zł. |

Ogłoszenia pism zagranicznych i tabelaryczne 20% drożej. Za zastrzeżenie miejsca — 25% drożej.

KRONIKA KLUBOWA

### REZULTATY GYMKHANY W SPALE.

Dnia 24 lipca br. odbył się Zjazd Plakietowy do Spały, zorganizowany przez Polski Touring Klub.

W Zjeździe wzięło udział 91 osób; zjechało 36 wozów.

Na stadionie w Spale odbyła się „Gymkhana", w której wzięło udział 18 kierowców.

Gymkhana polegała na wykonaniu 4-ch dość skomplikowanych figur, przy czym za każdą sekundę trwania gymkhany, potrącone były 0,1 punkta od 1000 punktów dodatnich, zaliczanych każdemu zawodnikowi; za potrącenie słupka 5 punktów, za nieprawidłowe zaś wykonanie figur w gymkhanie 100 punktów ujemnych.

Całkowicie bezbłędnie przeprowadził wóz p. Jerzy Rozenblat na Fiat 1500, wykonywując wszystkie figury w czasie 157 sekund.

Otrzymał on I-szą nagrodę Polskiego Touring Klubu.

Drugą nagrodę otrzymał p. Grentkiewicz, przeprowadzając wóz przez wszystkie figury gymkhany w ciągu 173 sekund z 5-cioma punktami karnymi.

Trzecia nagroda przypadła p. Morawskiemu.

I-sze 5 miejsc w gymkhanie zajęli następujący zawodnicy:

| Imię i Nazwisko | Marka wozu | Czas trwani gymkh. | P-ty karne | P-ty dodat. |
|---|---|---|---|---|
| Rozenblat J. | Fiat 1500 | 2 m. 27 sek. | — | 984,3 |
| Grentkiewicz | Fiat 1500 | 2 m. 53 „ | 5 | 977,7 |
| Morawski | Fiat 508 | 2 m. 54 „ | 5 | 977.6 |
| W. Kozłowski | Fiat 1100 | 3 m. 10 „ | 5 | 976 |
| Lisocki | Op. O.im. | 3 m. 11 „ | 5 | 975,9 |

Po gymkhanie odbyło się w Piotrkowie w Sali Restauracji „Europa" rozdanie nagród i plakietek pamiątkowych, dokonane przez Wiceprezesa Sekcji Samochodowej, dyr. Aleksandra Wygarda, zakończone wspólnym obiadem uczestników.

### ZAWODY MOTORÓWEK O MISTRZOSTWO POLSKI.

Dnia 21 b. m. Sekcja Yachtingu Motorowego Polskiego Touring Klubu organizuje zawody o mistrzostwo Polski na dystansie 1 mili i 5 mil, oraz rekord dwóch godzin.

Zawody odbędą się o godzinie 10-ej w Józefowie nad Wisłą.

Odprawa zawodników odbędzie się dnia 20 b. m. o godzinie 19-ej na przystani Sekcji Yachtingu Motorowego Polskiego Touring Klubu.

Zawody o mistrzostwa Polski odbędą się na podstawie międzynarodowego regulaminu Yachtingu Motorowego.

Zgłoszenia przyjmuje Polski Touring Klub, Kredytowa 5, tel. 654-05, do godz. 20-ej, dnia 19 bm., jak również i Sekretariat Sekcji Yachtingu Motorowego P. T. K. (przystań na Wiśle).

### UMOWA TRYPTYKOWA Z LITWĄ.

Umowa tryptykowa na wjazd samochodów na Litwę i do Polski została, pomiędzy Polskim Touring Klubem w Warszawie, a Lietuvos Automobiliu Klubas w Kownie w tych dnia podpisana.

Stosownie do tej umowy — Polski Touring Klub, rozpoczął już wydawanie tryptyków samochodowych na wjazd na Litwę dla automobilistów polskich. Na zasadach wzajemności Lietuvos Automobiliu Klubas w Kownie wydaje dokumenty celne automobilistom litewskim na wjazd do Polski.

Duże zainteresowanie ze strony automobilistów polskich możliwościami wycieczek na Litwę znalazło rozwiązanie w umowie tryptykowej, a przeto automobiliści polscy mogą już swobodnie przejeżdżać granicę litewską, zaopatrzywszy się w odpowiednie dokumenty w Polskim Touring Klubie.

Jak wiadomo dotychczas dla automobilistów polskich zostaje nadal zamknięta dla przejazdu samochodami jedynie granica Rosji Sowieckiej.

### Z KOMITETU MIĘDZYKLUBOWEGO DO WALKI Z ANARCHIĄ DROGOWĄ.

W dniu 25 lipca odbyło się zebranie Komitetu Międzyklubowego dla walki z anarchią drogową, w lokalu Polskiego Touring Klubu.

Zebraniu przewodniczył p. Dyr. Aleksander Wygard. Obecni byli przedstawiciele Polskiego Touring Klubu, Automobilklubu Polski, Ligi Drogowej oraz jako zaproszeni goście Przedstawiciele Policji Państwowej.

Zebrani przedyskutowali 2 tematy: braku odpowiedniej ilości wyspecjalizowanych policjantów drogowych, tak w stolicy, jak i w całej Polsce, oraz niedomagań sygnalizacji świetlnej w Warszawie. Jednogłośnie stwierdzono, że wzrost ilości wypadków na drogach zmusza do stworzenia silnego korpusu Policji Drogowej. Komitet Międzyklubowy postanowił zwrócić się w tej sprawie do Pana Komendanta P. P. Generała Kordian-Zamorskiego.

Zagadnienie ruchu na terenie stolicy, to przede wszystkim brak należytych sygnałów świetlnych, istniejące bowiem sygnały świetlne, nie są zbudowane celowo i ustawione są w zbyt małej ilości.

Obrady swe Komitet zakończył uchwałą zwrócenia się do Prasy Codziennej o współdziałanie; stwierdzono również, że Prasa Codzienna w Polsce oddaje sprawie walki z anarchią drogową najcenniejsze usługi.

## DELEGATURY POWIATOWE.

W numerze marcowym podaliśmy część delegatur Polskiego Touring Klubu, aby członkowie P. T. K. w razie potrzeby mogli bezpośrednio porozumiewać się z delegaturami prowincjonalnemi. Obecnie drukujemy adresy reszty delegatur.

P. P. Delegatów prosimy o nadsyłanie do redakcji sprawozdań ze swej działalności, celem ich pomieszczenia w „Touringu".

| | |
|---|---|
| Baranowicze | F. Podlecki |
| Biała Podlaska | Z. Ehrenkreutz |
| Bochnia | Władysław Krupa, dr. |
| Borysław | Kaz. Sulima-Popiel |
| Brodnica | Radwański, inż. |
| Brzeżany | Kaz. Szulc |
| Brzozów | St. Pilszak, dr. |
| Buczacz | Jan Wieczwiński |
| Busko | Miecz. Gadomski, inż. |
| Ciechanów | Wacław Raniecki, mgr. |
| Ciechanówek | Bohdan Kijewski |
| Chrzanów | Antoni Staszewski |
| Dobromil | Jan Małkowski, inż. |
| Działdowo | Antoni Kleeberg, mgr. |
| Garwolin | Antoni Wejtko, mgr. |
| Glinnik Mariampolski | Henryk Maiszak, inż. |
| Gniezno | Jan Pakowski, dr. |
| Grodzisk | Franc. Haeberle |
| Grójec | Jerzy Łączyński, inż. |
| Grudziądz | Walenty Jakubowski |
| Horodenka | Onufry Kosarski |
| Inowrocław | Stefan Stebnicki |
| Jędrzejów | Jan Krajewski |
| Kalisz | Kaz. Raszewski |
| Kamionka Strumiłowa | Kaz. Wiewiórski, dr. |
| Kielce | Wład. Kłodnicki |
| Kościan | Bielawski, dr. |
| Kościerzyna | Józef Szadkowski |
| Lubaczów | Wład. Reebenbauer, inż. |
| Łask | Jan Korwin-Piotrowski, inż. |
| Łuck | Józef Nowak |
| Maliniec, pow. Konin | Miecz. hr. Kwilecki |
| Międzychód | Antoni Chomicz |
| Mościska | Micher |
| Nowy Sącz | Tad. Zieliński, dr. |
| Opoczno | St. Stefański. |
| Piotrków | Bron. Rudzki, inż. |
| Płońsk | Ign. Nowak, inż. |
| Pułtusk | Jan Rybka, inż. |
| Radom | Aug. Orlecki, inż.. |
| Radzyń | Henryk Południak, inż. |
| Ropczyce, maj. Nagarczyn | Włodz. Skarbek-Borowski |
| Rypin | St. Makowski, dr. |
| Sandomierz | Józef Pietraszewski |
| Sarny | Adolf Bohusz-Szyszko |
| Sępolno | Alfons Gracz |
| Sierpc | Tad. Koślacz, inż. |
| Skalock | Szczęsny Koziebradzki |
| Stalin | Henryk Heicel |
| Starogard | Edw. Szczepanowski, mgr. |
| Stołpce | Kaz. Kraszewski, inż. |
| Stryj | Feliks Lassota, dr. |
| Tarnobrzegi | Roman Prawocheński, inż. |
| Tarnowskie Góry | Buczek, dr. |
| Toruń | Jabłoński |
| Tuchola | Józef Gierczyk |
| Wilejka | Adam Jentys |
| Włocławek | Michał Panek, inż. |
| Wołkowysk | Cz. Budzyna-Dawidowski, inż. |
| Wołożyn | Witalis Dobrzyński |
| Wyrzysk | Kaz. Świerczyński |
| Zaleszczyki | Gotfryd Turnau, inż. |
| Zbaraż | St. Pawlak |
| Zborów | Tad. Zajączkowski |
| Złoczów | Stan. Hoszowski, inż. |
| Żółkiew | St. Dominiak, inż. |
| Żywiec | Z. Dollinger, dr. |

### JAZDA PLAKIETOWA DO CIECHOCINKA GYMKHANA ZESPOŁOWA POLSKIEGO TOURING KLUBU.

**Ulgi kuracyjne dla uczestników.**

Polski Touring Klub organizuje na 21 sierpnia b. r. Jazdę Plakietową do Ciechocinka, urozmaiconą Gymkhaną zespołową. Ta ostatnia impreza pomyślana jest jako ćwiczenia sprawności kierowców i wozów w jeździe zespołowej — trójkami. Start do Jazdy Plakietowej do Ciechocinka jest dowolny.

Meta w Ciechocinku otwarta będzie dnia 21 sierpnia od godz. 10-ej do 11-ej rano. O godz. 11,30 rozpocznie się Gymkhana na terenie pomiędzy tężniami, przed basenem ciechocińskim. Do Gymkhany zgłosiły się już zespoły klubowe. Przewidywane jest tworzenie zespołów mieszanych, nawet na miejscu w Ciechocinku, spośród tych zawodników, którzy nie mając umówionych towarzyszy zespołowych, będą chcieli wziąć udział w Gymkhanie.

Sama Gymkhana obejmie 4 figury, dowcipnie skonstruowanych ćwiczeń zespołowych dla samochodów.

Zarząd Zdrojowy Ciechocinka, pragnąc podkreślić zainteresowanie propagandą motoryzacji w Polsce, ufundował specjalną nagrodę dla zwycięskiego zespołu; poza tym, wszystkim uczestnikom Jazdy Plakietowej do Ciechocinka, bez względu na udział w Gymkhanie, przyznał bezpłatne korzystanie z kąpieli i urządzeń zdrojowych, na zasadzie specjalnej legitymacji, która zostanie uczestnikom jazdy plakietowej wydaną przez Polski Touring Klub.

Po Gymkhanie odbędzie się w restauracji Europa w Ciechocinku wspólny obiad, na którym zostaną rozdane plakiety pamiątkowe uczestnikom i nagrody zwycięzcom.

Polski Touring Klub ustanowił 3 nagrody dla zespołów zwycięskich.

### WYCIECZKA DO NORWEGII.

**Projektowana przez PTK. wycieczka na północ półwyspu Skandynawskiego — nie dojdzie do skutku — wobec trudności walutowych. Koszt bowiem takiej wycieczki wyniósł by około 1000 zł. od osoby i był-by niewykonalny z przyczyn dewizowych. Dziękując za zainteresowanie się tą imprezą licznych naszych członków i sympatyków, prosimy wzmiankę niniejszą traktować równocześnie jako odpowiedź na listy i zapytania w tej sprawie.**



**PTK. będzie się starać aby w roku przyszłym wycieczka w piękne tereny północy — doszła do skutku, — jeżeli nie w zakresie przewidzianym w bieżącym projekcie, to choć w mniejszych rozmiarach, jako podróż przez Finlandię na daleką północ i powrót również przez Finlandię z ominięciem środkowych i południowych części Norwegii i Szwecji.**

---

Z dalegatury P. T. K. w Starachowicach, komunikują nam, że dzięki zabiegom del. p. inż. Leona Gosztowtta, kino „As" w Wierzbniku przyznało członkom P. T. Klubu 30 procent zniżki od ceny normalnej biletu.

## OD REDAKCJI

*Zamieszczony w Nr. 7 „Touringu" z lipca r. b. artykuł p. S. S., zatytułowany „Nie możemy zrozumieć" — jest dyskusyjnym, poruszającym kwestję motoryzacji kraju z cyklu analogicznych artykułów, zamieszczanych od dawna w naszym miesięczniku.*

*Zagadnienie zwiększenia w Polsce ilości pojazdów mechanicznych drogą produkcji w kraju samochodów, jest stale omawiane na łamach naszego wydawnictwa i dlatego Redakcja zwraca się do PP. Czytelników z uprzejmą prośbą o nadsyłanie jej swych uwag na powyższy temat.*

# O oponach samochodowych i motocyklowych

Wraz z rozwojem motoryzacji u nas daje się zauważyć wzrost zainteresowania znajomością motoru; doświadczenie praktyczne wskazuje jednak szybko każdemu, że obeznanie się z tak ważną częścią składową samochodu wzgl. motocyklu, jaką stanowi jego ogumienie jest niezbędne.

Celowe obchodzenie się z oponą, czyli jej pielęgnacja stanowi odrębną wiedzę. Najgłówniejsze zasady pielęgnacji zawiera w skrócie doskonale opracowana broszura „Jak obchodzić się z oponą", wydawnictwa naszej jedynej w Polsce fabryki opon samochodowych, motocyklowych, rowerowych i lotniczych „Stomil" S. A. którą każdy kierowca w placówkach handlowych tej firmy otrzymuje bezpłatnie.

Technika fabrykacji opon stoi na bardzo wysokim poziomie. Inżynier konstruktor i chemik wytworzyli produkt od stali wytrzymalszy. Podczas gdy jeszcze nie wiele lat temu przejechanie kilku tysięcy kilometrów uważano za cyfrę rekordową, przebiegają dzisiaj opony przy należytej pielęgnacji przeciętnie na samochodach osobowych 30 — 40.000 klm., na samochodach ciężarowych 40 — 70.000 klm., na motocyklach 25 — 35.000 klm. Wyniki te nie są bynajmniej rekordowe i wywołujące u osób, których zainteresowanie nie sięgnęło opon, błędne mniemanie, jakoby taki przebieg kilometrażu był dla każdej opony obowiązkowym. Tymczasem nie potrzeba się zbytnio nad tym zastanawiać, aby zrozumieć, że na przebieg kilometrażowy opony wpływa wielka ilość czynników nie dająca się ująć w żaden schemat, a stanowiąca warunki eksploatacji opony, jak np. zastosowane ciśnienie, obciążenie, stan obręczy, sposób namontowania, sposób jazdy i t. p.

Możemy się poszczycić, że w Polsce ten dział produkcji stoi na wysokości zadania. Polski przemysł opon samochodowych borykając się z największymi trudnościami przy podjęciu i prowadzeniu pionierskiej pracy w fabryce i na rynku potrafił doścignąć doświadczenia najpotężniejszych koncernów zagranicznych. Idąc stale za postępem w produkcji i wychodząc z założenia, że jesteśmy za biedni, aby się opierać wyłącznie na własnych eksperymentach, nawiązała firma „Stomil" S.A. ścisłą współpracę z jedną z najznakomitszych fabryk opon samochodowych „General Tire Rubber Co" w Akron Ohio w Stanach Zjednoczonych A.P., której wynikiem jest dalsze udoskonalenie produktu przy wykorzystaniu wszystkiego co mogą dać Stany Zjednoczone w połączeniu z cennym kapitałem doświadczeniowym jaki zebrała firma „Stomil" S. A. w dostosowaniu swych wyrobów do szczególnie trudnych warunków eksploatacyjnych w Polsce.

Trudności jednak nie są przełamane. O ich rozmiarze świadczy choćby taki fakt, że podczas gdy np. w Stanach Zjednoczonych A. P. przypada na jedną fabrykę opon samochodowych 1.000.000 samochodów do ogumienia, firma „Stomil" może się opierać tylko na obecnym stanie naszej motoryzacji, który wyraża się w cyfrze 35,000 samochodów i motocykli. Jest to dysproporcja rażąca zważywszy, że istnieje u nas na rynku opon samochodowych wolna konkurencja, w której bierze udział 14 fabryk zagranicznych.

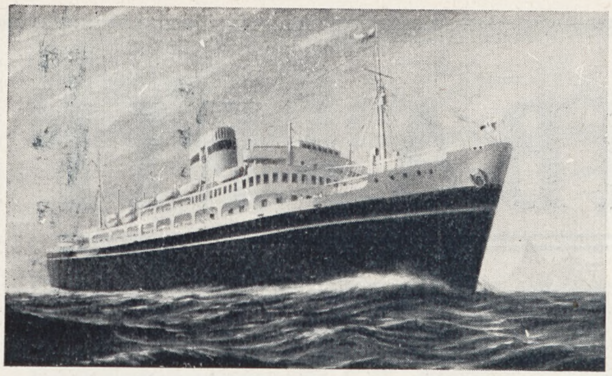
Obecnie podjęła firma „Stomil" S. A. budowę fabryki w C. O. P., aby sprostać zadaniu obsłużenia całego rynku polskiego i rozpocząć wzmożony eksport swych wyrobów za granicę, który już jest od pewnego czasu uprawiamy do Rumunii i Holandii.



# „Sobieski" i „Chrobry" — nowe transatlantyki polskie

Nowe statki GAL'u przeznaczone do obsługi Linii Południowo-Amerykańskiej, która przy obecnej koniunkturze i możliwościach emigracyjnych oraz stałemu zdobywaniu przez naszą żeglugę rynku pasażerskiego z Południowej Ameryki do Europy i sukcesom frachtowym wykazuje wybitną tendencję rozwojową, otrzymały nazwy: **„Sobieski" i „Chrobry"**. Nazwy te, od imienia wielkich Polaków pochodzące i z dziejów Polski zaczerpnięte, dopełniają dotychczasową flotę GAL'u: „Piłsudski", „Batory", „Kościuszko", „Pułaski" i „Polonia".

**„Sobieski"** będzie pływał po morzach dalekich od Północnej Gdyni przez równik do Buenos Aires. A wraz z nim, bohaterem chrześcijaństwa i armii,



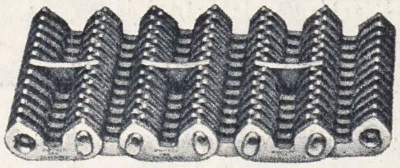
*„Sobieski“ nowy transatlantyk Polski.*

szlachetnym rycerzem polskim — pływać będzie po dalekich morzach wieść o Polsce, o tej, która przed trzema wiekami broniła Europy i cywilizacji chrześcijańskiej przed nawałą wschodniego barbarzyństwa i tej, która dawniej i dziś jednokowo byt swój opiera na fundamencie siły duchowej i potęgi militarnej.

Drugi statek otrzymał nazwę **„Chrobry“**. Jest to także nazwa — symbol, droga każdemu sercu polskiemu. Dla odrodzonego państwa tym droższa, że nieustannie przypomina ideał mocarstwowej Polski, realizowany przez państwowości tej wyraziciela — pierwszego króla polskiego, walczącego o Polskę od morza do morza — Bolesława Chrobrego.

Statek **„Sobieski“** budowany jest w stoczni angielskiej Swan & Hunter w New Castleon-Tyne, statek **„Chrobry“** w duńskiej stoczni Nakskov. Obydwa mają pojemność około 12,000 ton brutto (BRT), są statkami motorowymi, a szybkość ich będzie wynosić 17 węzłów. Statki te będą wyekwipowane w instalacje chłodnicze, a urządzenie wnętrz odpowiadać będzie wszelkim wymaganiom nowoczesnego budownictwa okrętowego. Każdy z nich będzie mógł zabrać około 950 pasażerów.

Wodowanie motorowca „S o b i e s k i“ nastąpi w pierwszej połowie lipca, a już w grudniu statek wyruszy w inauguracyjną podróż do portów Południowej Ameryki. **„Chrobry“** będzie uruchomiony w roku 1939.



UWAGA! P.P. AUTOMOBILIŚCI I MOTOCYKLIŚCI

**ŁAŃCUCHY ROLKOWE I ROZRZĄDCZE**

do wszystkich typów samochodów i motocykli

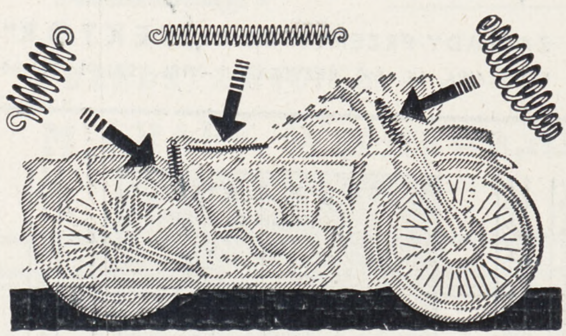
**Biuro Techniczno-Handlowe „ROTAX"**

Skład Specjalny: Warszawa, ul. Senatorska Nr 32 — Telefon Nr. 594-87

## Sprężyny

*do motocykli wszystkich marek*

LEPSZE OD ORYGINALNYCH.



POLECA

*Pierwsza krajowa wytwórnia sprężyn i wyrobów z drutu*

## „Spiral"

WARSZAWA. ŻYTNIA 20.

telefony: 636-39; 606-98; 324-02.




## AKUMULATORY

*starterowe*

syst. **TUDOR** S. A.

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

CENTRALA: WARSZAWA, ZŁOTA 35, TEL. 562-60

ODDZIAŁY: Katowice — Poznań — Lwów — Bydgoszcz

## AUTO-GARAŻE

**HAAG I RACZYŃSKI**

W WARSZAWIE, DOBRA Nr. 23 — TELEF. 2-55-35

Garażowanie tylko prywatnych samochodów ze stałą solidną konserwacją — Całkowite remonty, stacja obsługi — Poszukiwane samochody do komisowej sprzedaży, warunek: wozy dobre za które przyjmujemy odpowiedzialność

HOTEL SAMOCHODOWY — Członkowie P.T.K. otrzymują 10% zniżki — HOTEL SAMOCHODOWY

*Wydawca:* Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2.